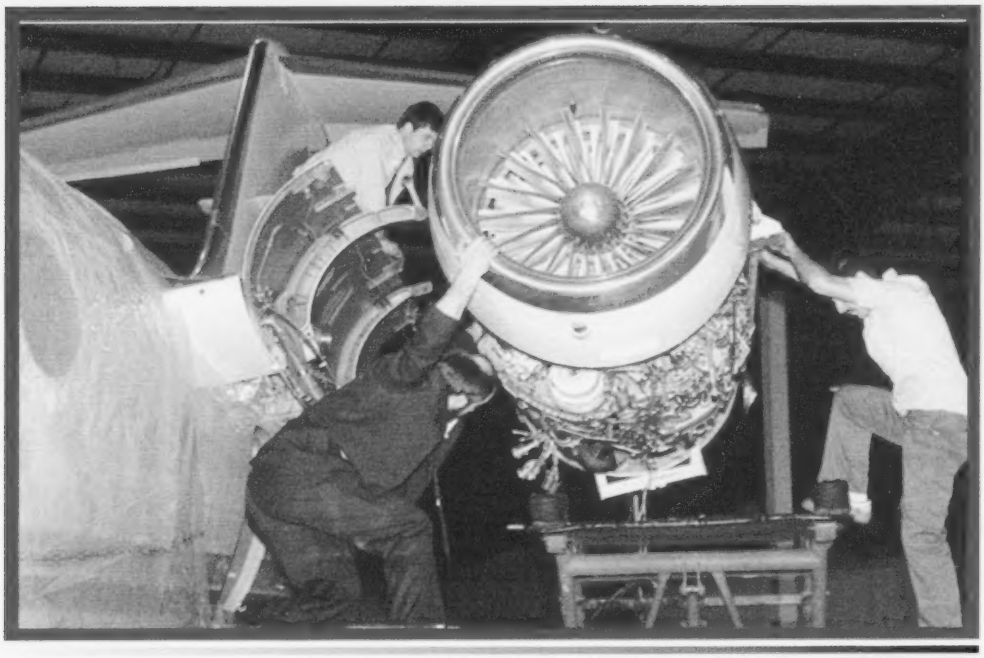
Transport Canada Transports Canada

TP 6980F

Numéro 4/2005



feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

table *des* ***matières***

ÉCHOS DU HANGAR	deuxième de couverture
AVIONS	1
MOTEURS	4
HÉLICES	6
ÉQUIPEMENT	7
PRENEZ GARDE	8
CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS	10
PIÈCES NON APPROUVÉES SUSPECTES	10
SAIB DE LA FAA	11
PIÈCES NON APPROUVÉES PAR LA FAA	12
SYMPOSIUMS DES TEA	14
LISTE DES RDS	15

échos du hangar

Un message pour le personnel d'entretien d'aéronefs

Rappel à tous les TEA et à tous les propriétaires de Cessna 150 et 152

Transports Canada (TC) a publié l Alerte de difficultés en service AL-2000-04 il y a plus de cinq (5) ans, soit le 9 mai 2000, que l on peut consulter à l adresse suivante :

http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/alerte/2000-04.htm

Cette Alerte avait pour but d attirer votre attention sur le fait que, dans certaines circonstances, il est possible de coincer le gouvernail de direction s'il a dépassé sa limite de débattement normal. Le bord avant de la plaque de butée peut alors venir se loger sous la tête du boulon de butée, ce qui coince le gouvernail dans cette position hors limite. L Alerte AL-2000-04 comprenait un certain nombre de recommandations concernant l inspection du gouvernail de direction de ces appareils et il mentionnait clairement que : *« même de petits écarts peuvent provoquer une tragédie »*.

Transports Canada a subséquemment publié la consigne de navigabilité (CN) CF 2000 20R2, qui rendait l incorporation du bulletin de service (BS) de Cessna SEB01-1, en date du 22 janvier 2001, ou toute révision ultérieure. Cette CN stipulait trois étapes à exécuter pour mettre un terme aux mesures à prendre en vertu de la consigne. La troisième étape stipulait que : *« Toute anomalie ou toute récurrence de dépassement de la limite de débattement du gouvernail de direction devrait être signalée au moyen d un Rapport de difficultés en service(RDS) de Transports Canada. »*.

Une recherche dans la base de données des RDS n a donné que deux RDS relatifs à ce problème. Les exigences de cette CN n ont pas été satisfaites si des preuves de dépassement de la limite de débattement ont été découvertes et que l on a omis de soumettre un RDS.

L appendice **H** de la norme **625** stipule que : *« toute personne ayant la garde et la responsabilité légales d'un aéronef est tenue de s'assurer que son aéronef (à l'exception des aéronefs exploités en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de construction amateur ou de la catégorie de maintenance par le propriétaire) ne décolle pas à moins qu'il ne réponde aux consignes de navigabilité (CN) applicables à l'égard de l'aéronef ou de l'un de ses composants »*.

Pour de plus amples renseignements ou pour recevoir des exemplaires de **feedback** ou d autres publications de l Aviation civile, appelez au 1 800 305-2059 ou venez visiter notre site Web à www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification. Afin de ne pas manquer la livraison de vos numéros, envoyez tout changement d adresse au :
Centre de communications de l Aviation civile de Transports Canada, (AARC), Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

©Travaux publics et Services gouvernementaux, Canada, 2005
Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l utilisation de cette publication, il n est aucunement responsable de la présentation de l information ni de l interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide, et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

Avis/Exonération de responsabilité :
Les *Rapports de difficultés en service* (RDS) sont habituellement publiés intégralement.
Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

This publication is also available in English.

aéronefs

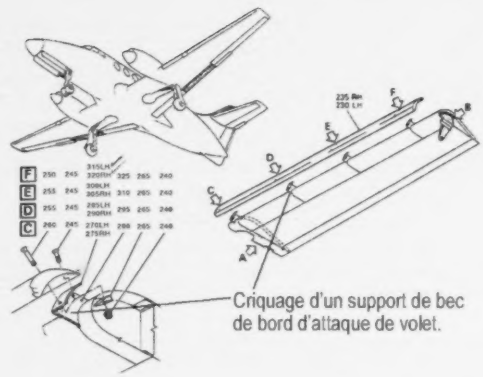
BAE UK 3112 RDS nº 20050308012

Criques dans un support de bec de bord d attaque de volet

Le Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS) mentionne cinq (5) cas de découverte de criques dans des supports de bec de bord d attaque de volet. Certaines criques mesuraient environ un pouce (1 po) de long et se trouvaient dans le rayon avant de la courbure.

Le personnel de maintenance a trouvé jusqu à trois (3) supports fissurés durant l inspection de la zone. Divers numéros de pièce sont mentionnés pour ces supports dans le catalogue illustré des pièces de l aéronef.

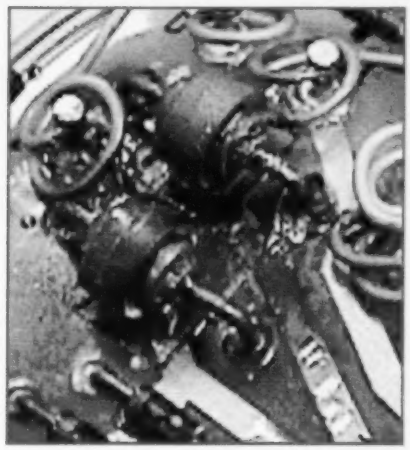
Transports Canada souligne que, durant l inspection de la zone, les techniciens doivent être vigilants en ce qui concerne les criques et la corrosion des supports de bec de bord d attaque de volet. 🛠



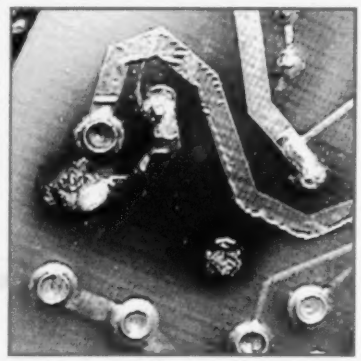
Criquage d'un support de bec de bord d'attaque de volet.

BOEING 737 RDS nº 20050510006

Fusion du régulateur d alternateur (GCU)



Après avoir démarré le réacteur nº 1, l équipage a mis sous tension l alimentation de l aéronef et remarqué immédiatement que de la fumée provenait du régulateur d alternateur (GCU). Il a alors mis l alimentation hors tension et est retourné à la porte d embarquement pour faire faire la maintenance.



Le personnel de maintenance a échangé le GCU nº 1 avec celui du groupe auxiliaire de bord (APU) et procédé ensuite à des essais poussés de recherche de panne et à des vérifications de fonctionnement. Il a constaté que le GCU était défectueux.

L inspection en cours de démontage du GCU a révélé que la fumée avait été produite par un court circuit interne, qui avait fait fondre les cartes de circuits imprimés du régulateur.

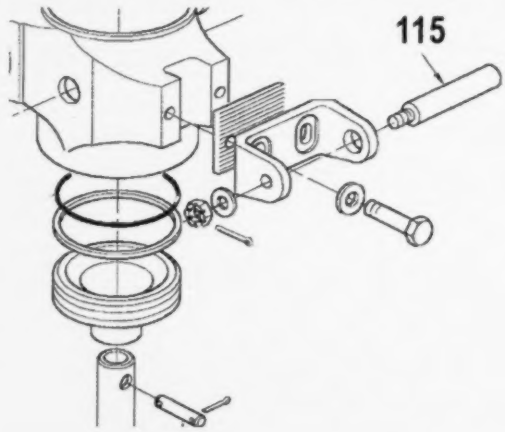
BOMBARDIER CL 600-2B16 (604) RDS nº 20051005006

Bris de la tige de verrouillage en position rentrée du train avant

Durant l inspection extérieure de l avion, on a constaté que la tige de verrouillage en position rentrée du train avant était brisée au niveau du trou de la goupille fendue. Notre correspondant a mentionné que c était la première fois que ce type de défaut était constaté.

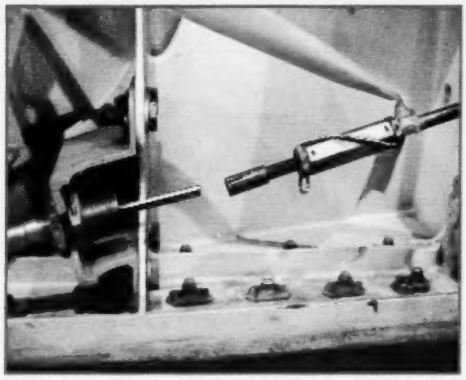
Se reporter à l article 115 du chapitre 32-20-03 du Challenger Supplemental Maintenance Data Book PSP608a.

Transports Canada recommande à tous les exploitants de Challengers de procéder à une inspection visuelle générale de la zone, en particulier de la tige de verrouillage en position rentrée. 🛠



BOMBARDIER CL600-2B19 (RJ100) RDS nº 20051012006

Coupure du câble de l automanette



Lorsqu on a déposé les deux moteurs pour permettre l inspection dans le cadre d une grande visite, on a constaté que le câble de réduction de puissance de l automanette du moteur gauche était coupé (CIP Canadair, chapitre 76-10-00, figure 2, article 220).

Le câble était coupé nettement entre le contre-écrou foré (article 125) et l écrou (article 165), juste à l arrière du renvoi d angle (article 85).

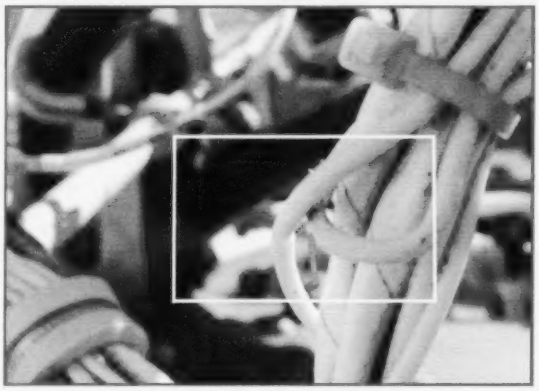
Si la ou les manettes de poussée du poste d équipage avaient été réglées au delà de la position de ralenti et qu il y avait eu déploiement accidentel des inverseurs de poussée, le câble coupé aurait alors été incapable de ramener la ou les manettes mécaniquement à la position de ralenti.

Dans le cas présent, un technicien consciencieux a décelé le câble défectueux. L'équipementier (OEM) enquête actuellement sur la cause de la rupture du câble en question.

La base de données sur les RDS contient un autre événement similaire de coupure de câble de réduction de puissance d automanette.

CESSNA 441 RDS nº 200507120011

Usure par frottement du faisceau de câbles



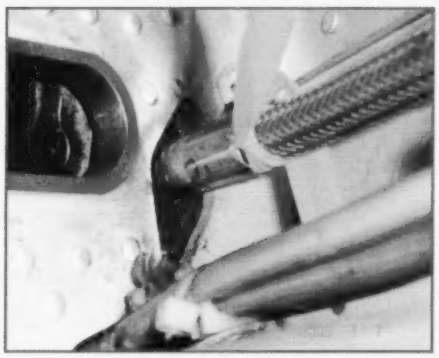
L avion avait connu des problèmes intermittents de démarrage de moteur difficiles à détecter. Une recherche de panne effectuée par un expert en maintenance a finalement permis de découvrir deux (2) fils d allumage qui s étaient croisés, puis usés par frottement l un contre l autre.

Le seul indice d un court-circuit électrique était une poussière noire à peine visible sur la connexion électrique.

Au moment de guiper des faisceaux de câbles et de les fixer au moyen de serre-câbles, s assurer qu il n y aura aucun frottement.

CESSNA 650 RDS nº 20050714001

Absence du dispositif de retenue de transmission flexible de volet



Dispositif de retenue manquant.

Dans le cadre d une inspection visuelle, on a découvert que le dispositif de retenue de la transmission flexible du volet droit manquait et qu il s était peut-être brisé.

Ces dispositifs sont parfois difficiles à inspecter, car ils sont souvent recouverts de saleté ou de graisse.

On rappelle aux T.E.A. qu ils doivent prendre le temps de vérifier ces pièces, qu on retrouve sur bon nombre d aéronefs différents.

Dispositif de retenue en place.

DE HAVILLAND DHC-2 (Beaver) RDS n° 20050623006

Criquage d une ferrure de fixation de montant de flotteur

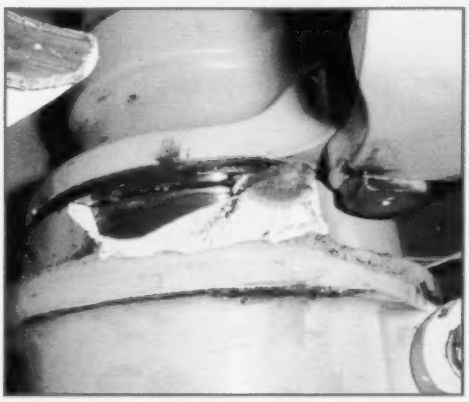
Dès qu on a retiré l entretoise du flotteur, on a remarqué la présence d une crique le long du joint de coulée de la ferrure de fixation du montant avant droit du flotteur. Le seul moment durant lequel la zone est apparente, c est pendant un grand entretien, lorsque les flotteurs sont déposés de l aéronef et démontés.

Pendant qu on cherchait à localiser des sources d approvisionnement en pièces de rechange en vue d effectuer la réparation, un centre de révision a mentionné avoir vu au cours des deux ou trois dernières années six (6) pièces coulées présentant le même genre de criquage le long du joint de coulée, au niveau du point de fixation de la tige conique.

Dans le cas du présent incident, le flotteur en cause était du modèle EDO 679-4930 fabriqué sous licence par Bristol Aerospace Ltd. Les pièces de fixation criquées dont il question ici ne sont pas inspectées à intervalles réguliers, parce que leur vérification exige la dépose et le démontage du flotteur. L âge semble avoir été un facteur important dans le criquage des pièces de fixation constaté jusqu à maintenant. L image ci-jointe montre que la crique s était étendue sur environ 75% de la pièce de fixation et que la défaillance était inévitable. 🛠

DE HAVILLAND DHC-6-300 RDS n° 20050408003

Fracture de la prise de direction de la roue avant



Après l arrivée de l aéronef, l équipage a signalé des problèmes de direction. L investigation effectuée par le personnel de maintenance a révélé que la prise de direction de la roue avant était complètement fracturée. Heureusement, l événement n avait causé aucun dommage secondaire.

Le centre de révision responsable a mentionné que les fractures de cette nature étaient causées par des sollicitations de braquage répétées et excessives. La prise en aluminium, en particulier au niveau du point d articulation, n est pas conçue pour résister aux importantes contraintes imposées durant les virages serrés.

Nombre total d heures depuis la mise en service (TTSN) : 921 heures

Le fait de ne pas suivre les procédures appropriées de remorquage au sol peut également aggraver le problème. Lorsqu on remorque un aéronef, s assurer de ne pas dépasser le rayon de braquage maximal admissible. 🛠

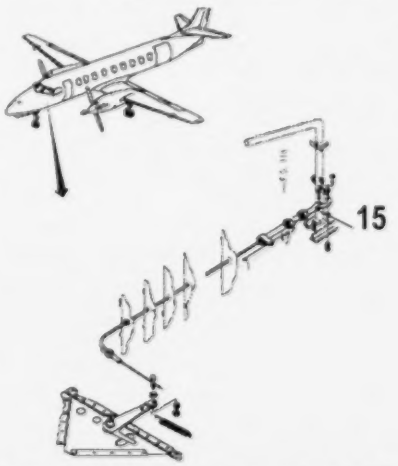
SWEARINGEN SA 226TC RDS n° 20050804010

Cisaillement du câble d urgence du train avant

Pendant qu il effectuait sous le plancher du poste d équipage une inspection sans rapport avec le train avant, le personnel de maintenance a découvert que le câble de déverrouillage d urgence du train avant était cisaillé au niveau de la chape, à l endroit où il est fixé au renvoi d angle de la poignée. Le câble s était rompu à l endroit où il est fixé à l article 15 de la figure 4 du CIP 32-30-00.

L aéronef avait récemment (depuis moins de 50 heures) fait l objet d une inspection de phase 5 au cours de laquelle le système avait été inspecté et vérifié, et aucune défectuosité n avait été constatée. Le câble a été remplacé par une pièce en bon état, la sortie et la rentrée du train ont été effectuées, et aucune autre défectuosité n a été constatée.

Il s agit de la première défaillance de ce type pour l exploitant. 🛠



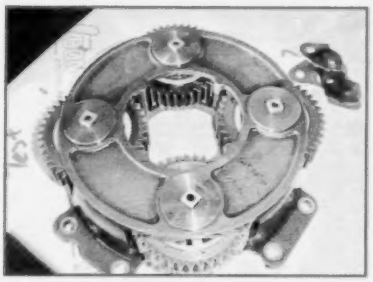
Câble de déverrouillage de sortie d'urgence / Renvoi d'angle.

moteurs

HONEYWELL (GARRETT) TPE331-10UA (Swearingen SA226TC) RDS n° 20050518017

Criquage du porte-satellites du train épicycloïdal

L équipage de conduite a constaté que la pression d huile du moteur avait tendance à diminuer régulièrement en peu de temps. Comme l exploitant connaissait bien le modèle de moteur en cause, on a pensé que cela indiquait un problème de criquage du porte-satellites de la boîte d engrenage. Le moteur a été déposé et, tel qu on le soupçonnait, le porte-satellites présentait de multiples criques et était pratiquement en état de défaillance complète.



Dans un RDS plus récent du même exploitant, dans lequel celui-ci mentionnait des problèmes de pression d huile similaires ayant entraîné une autre dépose prématurée du moteur, le porte-satellites était fracturé et il manquait certaines pièces des passages de distribution d huile. L usure excessive des engrenages planétaires était également évidente. Durant la dernière révision il y a seulement 381 heures, le contrôle par ressuage n avait révélé aucune crique dans le porte-satellites.

En outre, un autre RDS mentionne une diminution de la pression d huile, celle-ci s accentuant avec l augmentation de la puissance du moteur. Le personnel d entretien a remplacé divers éléments de régulation de la pression d huile dans une vaine tentative en vue de corriger l anomalie technique. Finalement, on a démonté le réducteur ren[illegible]rqué que le porte-satellites était complètement criqué le long de sa circonférence. Les passages d huile étaient touchés par les criques, ce qui causait la situation de basse pression d huile. L exploitant a mentionné qu un surcouple involontaire ou non signalé du moteur pouvait avoir causé le problème. La défaillance complète aurait causé de sérieux dommages au moteur, lequel se serait peut-être aussi violemment emballé.

Nombre total d heures depuis la mise en service (TTSN) : 26 132 heures

Temps depuis révision (TSO) : 1 632 heures

L examen de l historique de l entretien courant a révélé que plusieurs autres RDS mentionnaient une diminution de la pression d huile et la présence de criques dans les portes-satellites de référence 8679225.

Le fabricant du moteur a révisé la conception du porte satellites dans la région de l élément raidisseur en prolongeant le passage élément huile jusqu aux éléments raidisseurs extérieurs, augmentant ainsi de beaucoup la quantité de matériau reliant les deux plates formes qui maintiennent les engrenages planétaires en position.

LYCOMING ENGINES O-360 (Beech C23) RDS n° 20050914001

Conduite d entrée d air Serpentins de renfort

À la suite d une perte de puissance du moteur en croisière, le pilote a actionné le réchauffage de carburateur et recouvré la puissance du moteur.

Durant la vérification après le vol, on a constaté que le renfort métallique de la conduite d entrée d air du carburateur était partiellement déroulé.

Il semble possible que l humidité atmosphérique se soit transformée en glace, puis accumulée sur les serpentins métalliques à l intérieur de la conduite d entrée. L actionnement du réchauffage de carburateur a alors fait fondre la glace, rétablissant ainsi la puissance du moteur.

Avis/Exonération de responsabilité :

« Les Rapports de difficultés en service (RDS) sont habituellement publiés intégralement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées ».

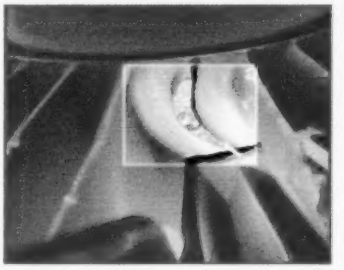
ROLLS ROYCE (ALLISON) 250-C30S (Sikorsky S76A) RDS nº 20050630008

Séparation d une roue de turbine

Durant un atterrissage régulier et alors que le poids du giravion reposait sur les roues de l aéronef, le pilote a entendu un bruit violent, suivi de la décélération N2 du moteur droit. Il a également remarqué au même moment que le voyant du détecteur de particules de métal du moteur était allumé. Une investigation préliminaire a révélé la défaillance de la roue du troisième étage de la turbine.

Une investigation du moteur par un OMA canadien a permis de conclure que la roue du troisième étage de la turbine était le principal article défectueux. Il semble que des criques soient apparues sur les bords arrière du talon d une aube, ce qui a finalement amené celle-ci à se séparer du disque.

Rolls Royce a publié le CEB A-72-3068 exigeant le contrôle par ressuage avec liquide fluorescent de toutes les roues de troisième étage à la prochaine visite en atelier. Il ne doit y avoir aucune crique dans le moyeu ou la région du talon des aubes.



Temps depuis la mise en service initiale : 2 522 heures

L examen de la base de données des RDS a révélé l existence de deux autres rapports récents concernant la roue de turbine portant cette référence. Un des événements en question a eu lieu en vol et entraîné l écrasement de l aéronef. Le temps depuis la mise en service initiale des roues de turbine n était respectivement que de 1 144 et 2 852 heures.

Il est par conséquent recommandé à tous les exploitants de se conformer aux exigences du CEB A-72-3068. 🛠

PRATT & WHITNEY CANADA PT6A-114A (Cessna 208B) RDS nº 20050527013

Bouchon de remplissage du réservoir d huile

Durant un entretien courant effectué peu de temps après un vol, le technicien a remarqué la présence de fuites d huile dans la région du moteur. Une investigation plus poussée a révélé que les fuites provenaient d un bouchon de remplissage desserré. On a jugé que cela résultait d une perte de couple de serrage de l écrou du bouchon du réservoir d huile.

Deux autres événements ont eu lieu récemment à cause d un bouchon de réservoir d huile desserré. Un des événements était dû au fait que la tension du ressort du bouchon était insuffisante, ce qui permettait à l huile de s échapper du réservoir.

L autre événement s est produit lorsque l écrou du bouchon de remplissage du réservoir d huile s est dévissé en vol, ce qui a entraîné une perte d huile. Une investigation a permis de déterminer que le couple de serrage du contre-écrou de retenue de la plaquette de verrouillage du bouchon de remplissage était insuffisant à cause de variations du diamètre de verrouillage de l écrou.

Pratt & Whitney Canada a pris des mesures correctives et publié les bulletins de service (BS) 1637 et 23398. Ceux-ci introduisent deux inspections servant à vérifier le système de freinage de l écrou autobloquant.

Transports Canada recommande fortement aux exploitants de se conformer aux BS précités. 🛠

TELEDYNE CONTINENTAL MOTORS (TCM) IO-240-B SDR # 20050915001

Réglages du système d injection de carburant

À la suite d un atterrissage sans histoire, le moteur s est soudainement arrêté. Après certaines difficultés, le moteur est reparti et l avion s est remis à rouler et est retourné au hangar. On a alors remarqué que le ralenti du moteur était très irrégulier.

On a installé un jeu de manomètres de réglage étalonnés et procédé à la vérification du circuit carburant en conformité avec la Service Information Directive 97-3C du fabricant du moteur (TCM). Les réglages du système d injection de carburant ont été effectués et le vol d essai subséquent s est déroulé de façon satisfaisante.

L examen de l historique de l entretien courant a révélé l existence de plusieurs RDS qui mentionnent des problèmes de système d injection de carburant. Un exploitant américain a mentionné que, en trois occasions distinctes, le moteur s est arrêté pendant qu il tournait au ralenti ou à faible puissance. La pompe carburant a été remplacée et le problème a disparu. Dans le cas d un autre aéronef du parc de l exploitant, le même problème a été corrigé de la même façon.

Peu après, l aéronef a perdu de la puissance en vol, mais il a tout de même réussi à atterrir en toute sécurité. Le régime du moteur ne dépassait alors pas 1 500 tr/min. La pompe carburant a été remplacée de nouveau et le problème a disparu pendant quelques jours, jusqu à ce que l aéronef doive atterrir d urgence à cause d une perte de puissance du moteur. Le personnel de maintenance a alors remplacé l ensemble dispositif d injection unité de dosage.

La base de données sur les RDS contient des rapports de problèmes de système d injection de carburant qui sont signalés comme des défectuosités ou des anomalies mécaniques des composants connexes du circuit carburant.

Il est toutefois impératif que les T.E.A. aient une bonne compréhension et se renseignent au sujet du système d injection de carburant afin de procéder de la bonne façon pour corriger ces types d anomalies techniques. Il est important de suivre les instructions au moment de régler le système, mais il est tout aussi important de comprendre ce qui se passe lorsqu on effectue les réglages.

Le moteur à injection et à aspiration normale Teledyne Continental comprend quatre (4) composants principaux : la pompe carburant, le dispositif d injection, l unité de dosage et les injecteurs. Tous les composants doivent être conformes à leurs spécifications et bien fonctionner ensemble pour que le système donne le rendement prévu. Le simple fait de remplacer des composants jusqu à ce que le problème disparaisse n est pas une méthode acceptable de recherche de panne et peut indiquer que le T.E.A. ne connaît pas bien les rouages du système. Une partie importante de la responsabilité du technicien consiste à se tenir à jour et à se conformer aux directives de maintenance les plus récentes publiées par le motoriste.

La compréhension du TCM SID97-3C et la tenue de dossiers des réglages passés de la pression du carburant peuvent aider énormément à diagnostiquer les anomalies techniques de circuit carburant ou à repérer les défaillances de composants.

La compréhension du TCM SID97-3C et la tenue de dossiers des réglages passés de la pression du carburant peuvent aider énormément à diagnostiquer les anomalies techniques de circuit carburant ou à repérer les défaillances de composants.

hélices

GIPPSLAND GA8 (Skyvan) RDS n° 20050630005

Perte d une extrémité de pale d hélice

Alors qu il se trouvait en croisière à 3 500 pieds d altitude et à 14 milles de l aéroport de départ, le pilote a soudain entendu un violent bruit et le monomoteur a alors commencé à trembler violemment. Le pilote a pu maintenir l altitude, déclarer une situation d urgence et retourner à l aéroport le plus proche.

L avion était encore à cinq (5) milles de la piste, quand le moteur a commencé à fonctionner par à coups. En courte finale, le voyant de pression d huile s est allumé et le moteur s est arrêté. Le pilote a été en mesure d atterrir en toute sécurité sans autre incident.

L inspection après l atterrissage a révélé qu il manquait une longueur de neuf (9) pouces à l extrémité d une des pales de l hélice. Une inspection plus poussée a permis de découvrir que les importantes vibrations avaient fait tomber le solénoïde du démarreur. En outre, un trou était apparu dans le capotage du moteur lorsque plusieurs pipes d échappement chaudes s étaient détachées. Le servomécanisme de carburant avait lui aussi commencé à se détacher du moteur.

Une première inspection a révélé qu il n y avait aucune crique dans la structure de montage du moteur; on a toutefois constaté que les supports moteur étaient desserrés. Par la suite, l exploitant canadien a mis en ouvre des inspections plus rigoureuses des pales et des procédures prévol plus strictes à l intention des pilotes d aéronefs utilisant des pistes en gravier.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a conclu que c était une entaille dans la pale de l hélice, probablement causée par une petite pierre, qui avait déclenché le processus de séparation de l extrémité de la pale.

Lorsqu un objet (une pierre, de la terre, etc.) heurte une pale d hélice, il peut la plier, la couper, l entailler ou l égratigner. Quand la défectuosité n est pas détectée et réparée, il se crée des contraintes locales susceptibles de faire apparaître une crique. Celle-ci risque alors d entraîner une défaillance de l hélice ou du moyeu.

ERRATUM :

Sous la rubrique « ***Prenez garde*** » à la page 7 du **feedback** (numéro 3/2005), nous avons par erreur fait référence à un Beech B200 et utilisé le mauvais titre et numéro de Rapport de difficultés en service (RDS). Les renseignements suivants sont ceux qui auraient dû être publiés :

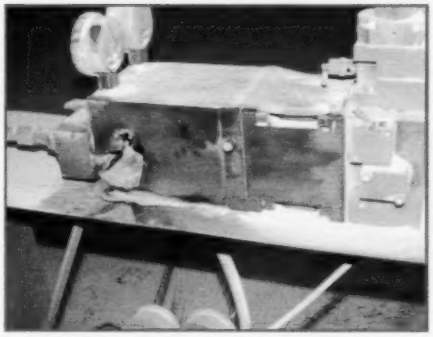
RDS n° 20050315001 **Beech B300** **Défaillance de la charnière du gouvernail de direction**

équipement

MATÉRIEL DE SERVITUDE AU SOL

RDS n° 20050309004

Pompe d appoint d oxygène OB-30



On était en train de préparer l aéronef pour une mission aéromédicale et on se servait du groupe mobile d appoint pour remplir d oxygène le traîneau médical Lifeport à bord de l aéronef. Soudainement, sans avertissement, le groupe a explosé et projeté sur une distance de 45 pieds une sorte de coup de shrapnel chaud qui a traversé le hangar et heurté le mur. Il s en est suivi un petit incendie qui a rapidement été éteint.

Heureusement, l opérateur au sol du groupe mobile d appoint en oxygène s en est tiré avec des brûlures superficielles. L intervention rapide de l équipe qui se trouvait à proximité a joué un rôle clé dans la limitation des dommages.

L exploitant a mentionné qu un autre filtre avait été posé dans la canalisation d air de l atelier du hangar, même si le groupe OB-30 comporte effectivement un dispositif de filtration intégré.

On utilise de l air comprimé (à 80 lb/po2) produit dans l atelier du hangar pour alimenter le groupe mobile OB-30 et obtenir ainsi une pression d oxygène de 2 200 lb/po2.

À la suite de l événement, le fabricant a apporté plusieurs améliorations au matériel, notamment un écran protecteur. Les manuels d installation, d exploitation et d entretien du fabricant mentionnent effectivement un certain nombre de caractéristiques de sécurité et d avertissements ou de mises en garde à l intention des personnes qui font fonctionner le matériel. Il y est dit en particulier que tout le personnel doit recevoir une formation adéquate et que tous les composants utilisés dans le circuit d oxygène ou celui de l air de l atelier doivent être propres, secs et exempts de toute contamination.

Le fabricant n a pas déterminé de façon positive la cause de l explosion; il est toutefois possible que de l air d atelier contaminé ait réussi d une façon quelconque à franchir les joints de tige jumelés du groupe d appoint et causé l explosion.

BATTERIE A NICKEL-CADMIUM

RDS n° 20050624007

Batterie au nickel-cadmium endommagée

Au cours d une vérification régulière, on a observé qu il y avait un trou de un (1) pouce de diamètre dans le dessus du boîtier de la batterie au nickel cadmium. Il y avait également des signes manifestes d usure sur le côté du boîtier. Trois cellules dans la région du trou montraient des signes de surchauffe et de dommages thermiques.

Il s était écoulé six (6) mois depuis la mise en service de la batterie et 226 heures depuis le dernier entretien courant.

La cause des dommages n a pas été déterminée; il est toutefois possible qu il y ait eu emballement thermique. L emballement thermique est un état dans lequel les produits chimiques que contient la batterie surchauffent au point de détruire la batterie et même de la faire exploser.

L entretien des batteries au nickel cadmium s effectue suivant des procédures bien déterminées; il importe de toujours suivre les recommandations du fabricant.

PRENEZ garde

Moteurs à pistons

Détonation et préallumage

L avion Cessna T210 avait amorcé l étape de descente initiale lorsque le pilote a remarqué une légère vibration du moteur et de la cellule. Lorsque le pilote a réduit la puissance en vue de l atterrissage, la vibration s est arrêtée. Le moteur a continué de perdre de la puissance et son régime ne parvenait pas à dépasser 1 000 tr/min. Le pilote est passé d un réservoir de carburant à l autre, a mis en marche les pompes d'appoint, a rentré le train et a sorti davantage les volets. Peu après, l avion s est écrasé dans les arbres, à environ un mille de la piste d atterrissage.

Le moteur, un Teledyne Continental TSIO-520-R, fonctionnait normalement jusque-là et il ne totalisait que 450 heures depuis sa dernière révision. Il s est écoulé 25 secondes entre le moment où la vibration est apparue et celui de la collision avec les arbres.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a examiné le moteur et il a conclu que le piston du cylindre numéro 5 avait subi une défaillance catastrophique. Le piston numéro 5 était complètement fragmenté et même les plus gros morceaux ne mesuraient pas plus de deux pouces. L examen de la soupape d admission connexe a permis de l écarter comme cause possible de déclenchement de la séquence de défaillance. En outre, on a également écarté l axe de piston et l embout d axe de piston comme élément déclencheur de la destruction du piston no 5. L alésage du cylindre présentait des rainures et des rayures longitudinales. La partie intérieure de la culasse avait été intensivement martelée par les fragments du piston désintégré et de la soupape d admission. Le motoriste et le fabricant du piston ont tous les deux déclaré qu il était extrêmement rare qu un piston se fragmente à ce point, et ni l un ni l autre n a pu émettre d hypothèse sur la cause de cette défaillance.

Le BST a conclu qu étant donné le degré de destruction du piston, il était impossible de déterminer de façon précise le mécanisme de défaillance. Les examens visuel et au liquide d'imprégnation fluorescent n ont révélé la présence d aucune crique sur les autres pistons du moteur.

En plus des nombreux RDS que contenait déjà la base de données et qui décrivaient des dommages semblables subis par des pistons, Transports Canada venait tout juste de recevoir un autre RDS en provenance d un OMA spécialisé dans les moteurs qui signalait un piston lourdement endommagé sur un moteur Teledyne Continental de la série 0-300. Le cordon supérieur du piston était complètement érodé et la chaleur avait perforé le piston juste en dessous du troisième segment de piston. Tout porte à croire que le piston a subi une surchauffe et a ensuite frotté contre le corps du cylindre, ce qui a usé la jupe du piston et rayé le corps du cylindre. L OMA spécialisé dans les moteurs a déclaré que la cause de ces dommages semblait être la détonation.

Il est plausible de conclure que ces deux événements ont sans doute été causés par de la détonation ou du préallumage. Même si les techniciens en entretien de moteurs à pistons chevronnés connaissent bien ces phénomènes, il serait sans doute utile d expliquer aux novices la différence entre les deux types d anomalie.

LA DÉTONATION

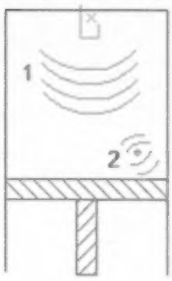
Ce phénomène est provoqué par la combustion spontanée de la partie non brûlée du mélange de carburant et d air qui demeure dans le cylindre. Cette combustion est provoquée uniquement par l intense pression et la chaleur qui règnent à l intérieur du cylindre et elle survient seulement après la combustion normale provoquée par la bougie d allumage. La détonation, que l on appelle aussi « cognement » est le résultat d une pointe de haute pression de courte durée, mais très intense, qui provoque un « cliquetis » qui résonne dans tout le moteur.

Détérioration d'un piston causée par la détonation

La détonation n est pas nécessairement destructive et la plupart des moteurs peuvent tolérer des niveaux de détonation de léger à modéré sans subir aucun dommage. Toutefois, un niveau de détonation excessif (martèlement mécanique) peut causer des fractures au niveau des cordons de segment de piston, brûler ou faire bomber les têtes de piston, user par frottement les jupes de piston et éroder mécaniquement le matériau des pistons. Un fond de piston qui présente un aspect dépoli comme s il avait été soumis à des jets de sable est un autre indice de détonation.

Parmi les causes possibles de la détonation, mentionnons un mélange air/carburant trop pauvre, un indice d octane trop faible, un mauvais réglage de la séquence d'allumage, la présence de calamine et un fraisage excessif des têtes ou du bloc (ce qui peut augmenter le taux de compression).

Bougie d'allumage



1. Front de combustion uniforme
2. Combustion spontanée qui engendre des ondes de détonation et du cognement.

LE PRÉALLUMAGE

Comme son nom l indique, ce phénomène apparaît lorsque la combustion se produit dans le cylindre avant que l étincelle de la bougie d allumage ne provoque la combustion normale. Un réglage trop précoce de l'allumage peut également causer du préallumage. Ce phénomène est très grave, car il peut causer une perte de puissance du moteur, brûler les pistons et endommager les soupapes et les segments.

Parmi les autres causes de préallumage, mentionnons la présence d un « point chaud » comme un dépôt de calamine qui demeure incandescent, des bougies d allumage mal serrées ou dont le degré thermique est trop élevé, des arrêtes vives à l intérieur de la chambre de combustion, de la surchauffe, une interconnexion de l allumage, des soupapes qui fonctionnent à des températures supérieures à la normale à cause d un jeu excessif des guides ou d une mauvaise étanchéité des sièges des soupapes. Des mélanges trop pauvres peuvent également causer du préallumage aux régimes élevés, ce qui provoque généralement des retours de flamme, des vibrations un fonctionnement irrégulier du moteur.

La détonation et le préallumage sont des problèmes chroniques inhérents à l exploitation et à l entretien des moteurs à pistons.

La protection de base contre la détonation est assurée par les motoristes dans la façon dont ils conçoivent leurs moteurs, notamment au niveau du réglage des magnétos, de la distribution du mélange air/carburant, du refroidissement des cylindres, de la suralimentation, de la conception des carburateurs, de la détermination de températures maximales d utilisation, etc.

Lorsqu un moteur certifié est mis en service, il revient entièrement aux utilisateurs et aux techniciens d entretien de respecter à la lettre les principes d utilisation du moteur et les pratiques de maintenance recommandées par le motoriste afin de minimiser les risques de détonation et de préallumage.

feedback

M. Léo Maisonneuve, gestionnaire des Programmes d'information, a accepté un poste au sein de l'Agence canadienne de développement international (ACDI).

Au cours des trente derniers mois, Léo a assumé la responsabilité du programme de promotion au sein de la Division du maintien de la navigabilité de l'Administration centrale à Ottawa. Il a joué un rôle prépondérant dans l'élaboration du Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN), programme qui a été lancé sur le Web le 11 avril de l'année courante.

Même s'il va nous manquer, nous lui souhaitons tous — nombreux amis, collègues et personnel du Maintien de la navigabilité — beaucoup de succès dans ses projets futurs.

Bonne chance Léo!

CNs relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

TC a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l Aviation civile à l adresse suivante :

http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn

Fabricant	Numéro de CN	Pays	Déscription
HARTZELL/MCCAULEY/SENSENICH	2004-14-11	US	SOUTHERN CALIFORNIA PROPELLER SERVICE - AIR AGENCY CERTIFICATE NO. VXSR617L) ANNULE
BRAILSFORD	2005-16-02	FR	DÉTERMINER LE COURANT NOMINAL DES FUSIBLES DE CERTAINS VENTILATEURS DU CIRCUIT DE VENTILATION DU POSTE DE PILOTAGE ET DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT AVIONIQUE; VENTILATEURS BRAILSFORD TBL 2.5.
AERONAUTICAL	2005-16-04	US	REMPLACÉ PAR LA CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ DE TRANSPORTS CANADA. SE REPORTER À LA CF-98-43.
SR09189RC	2005-16-05	US	INSPECTER VISUELLEMENT LE CADRE DE LA PORTE DU PILOTE ET DU COPILOTE POUR VOIR S IL EST FISSURÉ.
BF GOODRICH	2005-18-20	US	LES DÉGIVREURS D HÉLICE « FASTPROP » SE DESSERRENT OU SE DÉCOLLENT ET SE DÉTACHENT DES PALES PENDANT QUE L HÉLICE TOURNE.
RENDEMENT DES PARACHUTES OMEGA	D-2005-248R1	GY	‚PARACHUTE INDIVIDUEL OMEGA ( ) / QUICK ( ) SAC-HARNAIS OMEGA - MODIFICATION DU RABAT No 3, INSPECTION VISUELLE DES BRIDES D ARRÊT ET MODIFICATION DU MANUEL D UTILISATION
SICMA AERO SEAT	F-2005-135	FR	ÉQUIPEMENT/ACCESSOIRES - INSPECTION/REMPLACEMENT DE L ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DES LAMPES DE LECTURE DE CERTAINS SIÈGES SICMA AERO SEAT.
MICROTURBO	F-2005-146	FR	TRESTREINDRE LA VITESSE DU GÉNÉRATEUR DE GAZ PENDANT UNE ACCÉLÉRATION POUVANT MENER À UNE SURVITESSE EN INSTALLANT UN MODULE DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE MODIFIÉ ET UNE VANNE DE VIDANGE.
EADS SOGERMA	F-2005-164	FR	ÉQUIPEMENT ET ACCESSOIRES INSPECTION ET REMPLACEMENT DES MÉCANISMES DE COMMANDE DE SIÈGES DU POSTE DE PILOTAGE.

pièces non approuvées SUSPECTES

Aucun rapport de difficulté en service (RDS) relatif à des pièces non approuvées suspectes n'a été reçu entre le 1er juillet et le 30 septembre 2005.

Au Canada, conformément à la norme 591 du Règlement de l'aviation canadien (RAC), si vous soupçonnez qu'il y a une pièce non approuvée, vous devez le signaler en remplissant le formulaire papier de rapport de difficulté en service (RDS) ou le RDS en ligne à l'adresse suivante : ***www.tc.gc.ca/wsdrs/default.asp?Lang=F***

Bulletins SPÉCIAUX d'information de la NAVIGABILITÉ de la FAA

La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis publie les Special Airworthiness Information Bulletins (SAIB). Les SAIBs sont un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité. Ces avis sont disponibles à l'adresse URL suivante :

http://www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/

NUMÉRO	FABRICANT	MODÈLE/DÉSCRIPTION	DATE
NE-05-89	Moteurs Textron Lycoming	Moteurs à piston séries O-235; O-290; O-340; -320, -360, 09/30/2005 -540; AIO-320, -360; AEIO-320, -360, -540; HIO-360; et TO-360	09/30/2005
CE-05-88	Cirrus Design Corporation (CDC)	SR20 ou SR22	09/30/2005
SW-05-87	Bell Helicopter Textron Canada (Bell)	Les helicoptères 206B et 206L4	09/30/2005
CE-05-86	DG Flugzeugbau (Glaser-Dirks)	DG-500MB, DG-800B	09/20/2005
CE-05-85	DG Flugzeugbau (Glaser-Dirks)	DG-100, DG-200, DG-300, DG-400, DG-500, DG-500M, DG-600, DG-600M	09/20/2005
NE-05-84	Correction Bombardier-Rotax GmbH	Moteurs à piston de la série 912 A, 912 F, 912 S, et 914F	08/31/2005
CE-05-83	Raytheon (Beech)	1900, 1900C et 1900D	08/26/2005
SW-05-82	Agusta S.p.A.	A119	08/19/2005
SW-05-81	The Enstrom Helicopter Corporation	480, 480B	08/17/2005
CE-05-80	The Cessna Aircraft Company	120 et 140	08/09/2005
SW-05-79	Bell Helicopter Textron, Inc.	212	08/08/2005
NE-05-75R1	Pratt & Whitney (P&W)	Moteurs turbosoufflantesde la série JT8D	08/04/2005
CE-05-78	IAR SA BRASOV (Amateur-Built Experimental)	PlaneursIAR823	08/04/2005
CE-05-77	Cirrus Design Corporation	SR20, SR22	07/27/2005
CE-05-76	Garmin AT, Inc. GDL-90	Systèmes de surveillance d Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B)	07/22/2005
NE-05-75	Pratt & Whitney	Moteurs turbosoufflantesde la série JT8D	07/22/2005
SW-05-70	Bell Helicopter Textron	407	07/21/2005
CE-05-74	Burkhart GROB Luft-und Raumfahrt GmbH	Planeurs GROB G 109 et G 109B	07/19/2005
CE-05-72	Rockwell International Corporation (North American) Autair Ltd. (Noorduyn Aviation Ltd.)	Modèles T-6, AT-6, SNJ Modèles Harvard Mark	07/18/2005
SW-05-73	Eurocopter Deutchland GmbH (ECD)	MBB-BK 117	07/15/2005
CE-05-71	Corrected Copy Alaska Tire & Rubber Co.	Pneus Alaskan Bushwheel Tundra	07/15/2005
NM-05-69	Northrop Grumman Corporation	Avions de Surplus Militaire	07/08/2005
NM-05-68	Aerospatiale (S.N.I.A.), Airbus (Industries), Boeing Company, Bombardier Inc. (Canadair), Cessna Aircraft Company, Dassault-Aviation, AvCraft Aerospace GmbH (Fairchild Dornier), Fokker Services, Learjet Inc. (Gates)	Modèles multiples	07/08/2005
CE-05-67	The New Piper Aircraft, Inc.	PA-28-140, PA-28-150/-160/-180, PA-28-235, PA-32-260, PA-32-300, PA-22-150/-160, PA-23 et PA-23-160, PA-24-180 (Not currently on a US TCDS), et PA-24-250	07/07/2005
CE-05-66	EADS-PZL "Warszawa-Okecie" S.A. (formerly owned by Panstwowe Zaklady Lotnicze)P	PZL-104 Wilga 32, PZL-104 Wilga 35/35A, ZL-104 Wilga 80, PZL-104M Wilga 2000, PZL-104MN Wilga 2000, et PZL-104MF Wilga 2000	07/07/2005

avis *de pièces* non approuvées *par la FAA*

Publié par : FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125. Les avis de pièces non-approuvées (UPN) sont affichés sur Internet à l'adresse suivante : ***http://www.faa.gov/avr/sups/upn.cfm***

No 2004-00036, en date du 28 septembre 2005.

PIÈCES VISÉES
Unités de chargement (UC) de fret profilées pour Boeing 707 et 727 et DC-8.

OBJET
Le présent avis a pour objet d informer l ensemble des propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance et distributeurs de pièces d aéronef à propos des UC présentées faussement comme ayant été fabriquées en vertu de la Technical standard Order (TSO) C90 de la Federal Aviation Administration (FAA) et conformément à la National Aerospace Standard (NAS) 3610.

CONTEXTE
D après les renseignements recueillis dans le cadre d une enquête menée par la Federal Aviation Administration (FAA)à propos de pièces soupçonnées d être non approuvées, des UC avec fiches signalétiques falsifiées ont été mises en vente. Ces UC proviennent de la compagnie IDF, S.A., située au Guatemala, et elles ont été distribuées par la compagnie Apparel Transportation, Inc., une filiale de la compagnie Crowley Logistics, Inc (Crowley). Cette dernière est située à Jacksonville, FL 32203-2110. La source des fiches signalétiques falsifiées est inconnue. Il ne reste que 19 UC à localiser sur un total de 202 unités identifiées pendant l enquête.

Figure 1. Fiche signalétique falsifiée.

Les fiches signalétiques falsifiées indiquent que les UC ont été fabriquées par C&J Enterprises, 4086 Limaburg Road, Hebron, « JY » (et non « KY ») 41048, et qu elles portent la référence « CJE » (plutôt que « CJE-90 »). Certaines fiches n indiquaient pas la date de fabrication ni les renseignements sur la vitesse de combustion exigés par la TSO-C90 et la NAS 3610. (Voir les Figures 1 et 2 pour les fiches signalétiques falsifiée et authentique.)No 2005-00064, en date du 29 août 2005

Figure 2. Fiche signalétique authentique.

De plus, dans les UC fabriquées conformément aux spécifications de la TSO-C90 et de la NAS 3610, la coque en fibre de verre est reliée à la palette en aluminium au moyen d une bande d attache en aluminium. L utilisation de bandes en aluminium élimine les risques de corrosion galvanique entre la bande d attache et la palette. Plusieurs des UC non approuvées comportaient des bandes d attache en acier qui ont provoqué une corrosion excessive des conteneurs.

RECOMMANDATIONS
La réglementation exige que les produits pour lesquels un certificat de type a été délivré soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les constructeurs, les organismes de maintenance et les distributeurs de pièces d aéronef devraient inspecter leurs aéronefs, leurs dossiers d aéronefs et/ou leurs inventaires de pièces afin d y rechercher des UC en fibre de verre vendues par IDF, S.A. ou distribuées par Apparel Transportation, Inc. Les UC susmentionnées installées sur des aéronefs doivent être vérifiées pour s assurer qu elles sont conformes à la définition de type. Si l on trouve de ces UC en inventaire, il est recommandé de les mettre en quarantaine afin d en empêcher l installation jusqu à ce que l on puisse déterminer l admissibilité à l installation de chacune.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS
On peut obtenir de plus amples renseignements concernant cette enquête auprès du International Field Office (IFO) de la FAA mentionné ci-dessous. La FAA apprécierait tout renseignement de toute provenance concernant la découverte des UC mentionnées ci-haut, les moyens utilisés pour identifier la source et les mesures prises pour la mise hors service de ces UC.

Le présent avis provient du IFO de Miami de la FAA, 8600 NW 36th Street, Miami, FL 33166, téléphone (305) 716-3500, télécopieur (305) 716-3515, et il a été publié par l entremise du *Suspected Unapproved Parts Program Office* de la FAA, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

No 2005-00064, en date du 29 août 2005.

PRODUITS VISÉS
Aéronefs et moteurs approuvés pour remise en service par Robert Bryan Gould.

OBJET
Le présent avis a pour objet d informer l ensemble des propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance et distributeurs de pièces d aéronef à propos des aéronefs et des moteurs dont la remise en service a été approuvée par Robert Gould.

CONTEXTE
D après les renseignements recueillis dans le cadre d une enquête menée par la Federal Aviation Administration (FAA) à propos de pièces soupçonnées d être non approuvées, Robert Gould qui n était pas titulaire d une autorisation d inspection valide aurait, entre juin 1998 et mars 2005, approuvé la remise en service d aéronefs et de moteurs après des inspections annuelles et des modifications importantes. Les éléments de preuve montrent aussi que Robert Gould a falsifié des inscriptions aux dossiers de maintenance en utilisant le numéro d autorisation d inspection d autres mécaniciens.

Robert Gould a déjà travaillé pour Aviation Services, situé à l aéroport municipal de Clinton, Clinton, OK 73601, et il était titulaire du Airman Mechanic Certificate no 444562662 assorti des qualifications cellule et groupe motopropulseur. Puisque la FAA n a pas été en mesure de déterminer les marques et les modèles d aéronefs et de moteurs visés, on doit soupçonner tous les aéronefs et les moteurs dont Robert Gould a approuvé la remise en service.

RECOMMANDATIONS
La réglementation exige que les produits pour lesquels un certificat de type a été délivré soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les constructeurs, les organismes de maintenance et les distributeurs de pièces d aéronef devraient inspecter leurs aéronefs, leurs dossiers d aéronefs et/ou leurs inventaires de pièces afin d y rechercher les aéronefs et les moteurs dont la remise en service a été approuvée par Robert Gould. Si l on trouve un aéronef ou un moteur dont Robert Gould a approuvé la remise en service, il faut :

- demander à un mécanicien agréé par la FAA, titulaire d une autorisation d inspection valide, de refaire toutes les inspections qui ont été faites après des réparations et des modifications importantes de même que les inspections annuelles;
- vérifier la validité des inscriptions au livret moteur, des étiquettes de remise en service, des factures et des autres documents liés aux aéronefs ou aux moteurs visés.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS
On peut obtenir de plus amples renseignements concernant cette enquête, de même que des directives relatives aux aéronefs et aux moteurs susmentionnés, auprès du Flight Standards District Office (FSDO) mentionné ci-dessous. En plus de faire les recommandations ci-haut, la FAA apprécierait tout renseignement concernant la découverte d aéronefs ou de moteurs, les moyens utilisés pour identifier la source et les mesures prises pour faire refaire les inspections des aéronefs ou des moteurs.

Le présent avis provient du FSDO d Oklahoma City, 1300 S. Meridian, Suite 601, Oklahoma City, OK 73108, téléphone (405) 951-4200, télécopieur (405) 951-4282, et il a été publié par l entremise du Suspected Unapproved Parts Program Office de la FAA, AVS-20, téléphone (703) 668- 3720, télécopieur (703) 481-3002.

FÉLICITATIONS...

...aux heureux gagnants de prix de présence à nos derniers colloques des TEAs d'Ontario à Toronto et à Thunder Bay!!!

calendrier des *SYMPOSIUMS* pour les *TEA*

SYMPOSUMS/ SALONS / ATELIERS DES TEAs 2005 - 2006

PACIFIQUE - *8 - 10 février*

Best Western Richmond Hotel & Convention Centre
7551 Westminster Highway, Richmond, BC, V6X 1A3
Tél: 1-800-663-0299 or (604) 273-7878 **Fax:** (604) 244-3775
Réservations: www.richmond-hotel.cad
Information: www.pamea.com

CENTRALE - *1 - 3 mars*

Best Western Victoria Inn (l'aéroport de Winnipeg)
1808, avenue Wellington, Winnipeg, MB R3H 0G3
Tél : 1-800-928-4067 ou (204) 786-4801 **Fax:** (204) 786-1329
Internet : www.vicinn.com
Information : camea@mb.sympatico.ca

OUEST - *22 - 24 mars*

Coast Plaza Hotel & Conference Centre
1316 - 33e rue NE, Calgary, AB T2A 6B6
Tél : 1-800-661-1464 ou (403)-248-8888 **Fax:** (403) 248-0749
Internet : reservations@vacr.bc.ca
Information : www.wamea.com

QUÉBEC - *4 - 6 avril*

Hôtel Mortagne
1228, rue Nobel, Boucherville, QC J4B 5H1
Tél : (514) 577-3720 **Fax:** (514) 577-3718
Réservations : reservation@hotelmortagne.com
Information : Symposium_quebec@hotmail.com

ATLANTIQUE - *21 & 22 avril*

Casino Nova Scotia Hotel
1919, rue Upper Water, Halifax, NS B3J 3J5
Tél: 1 866-425-4329 ou 1-902-421-1700 **Fax:** 1-902-422-5805
Internet: Reservehfx@casinonovascotia.com
Information : www.atlanticame.com

rapports de difficultés en service

Reçu par Transports Canada
Entre le 1er juin et le 30 septembre 2005

avions

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
AEROSPATIALE						
AS332	0000	ARBRE BENDIX	19E2268A	CRIQUE	20050921002	ATL
AS332L	6220	SUPPORT DE DÉGIVREUR	332A67145620	CRIQUE	20050719003	ATL
AS350	0000	DISP. ANTI VIBRATION	SP350A31033KIT2	CRIQUÉ	20050919007	PNR
AS350BA	0000	POMPE DE GAVAGE CARB	P94B12209	INTERMITTENT	20050914002	PNR
AS350BA	2913	ENTRAÎNEMENT DE POMPE		USÉ	20050825005	PNR
AS350B2	2431	BATTERIE NI-CAD	16061	SURCHAUFFÉE	20050831004	ONT
AS350B3	0000	DISP. FLOTT. DE SECOURS		GONFLÉ PAR MÉGARDE	20050923011	ONT
SA315B	5510	STABILISATEUR	1100191	BRISÉ	20050722002	PNR
AGUSTA						
A109AII	3270	SABOT DE QUEUE	1090372231	BRISÉ	20050830008	QUE
AIRTRACTOR						
AT802A	0000	DÉRIVE AUXILIAIRE	10A12000071	CRIQUÉE	20050909004	PAC
AT802A	3260	CAPTEUR DE PROX	3A07005178	ATTACHE DESSERRÉE	20050708005	PAC
AIRBUS						
A310304	2400	DISJONCTEUR	NAS931323501	BRÛLÉ	20050808001	QUE
A310304	3246	BOULON DE LIAISON		BRISÉ	20050726001	QUE
A310308	3246	MOYEU DE ROUE	C20206150	CRIQUÉ	20050707001	QUE
A310308	3340	INTERRUPTEUR	E0062D1S4BJ04	COURT-CIRCUITÉ	20050809001	QUE
A310308	7397	DISJONCTEUR	NSA931322100	ODEUR DE BRÛLÉ	20050722003	QUE
A319112	5610	PARE-BRISE	NP165311-8	CRIQUÉ	20050714002	ONT
A330243	2913	POMPE HYDRAULIQUE	9749976	TROU DANS LE BOÎTIER	20050808003	QUE
A340313	2720	VÉRIN AMORT LACET	19CS1	FUITE LIQ. HYD.	20050727002	QUE
BAE-UK						
HS7482A	3418	TRANSDUC. AVERT. DÉCROCHAGE		DÉFECTUEUX	20050811001	ONT
HS7482A	5230	PORTE DE SOUTE		ATTACHE INCORRECTE	20050913003	QUE
HS7482A	7314	ARBRE		CISAILLÉ	20050727006	ONT
3112	3211	VOILE VERT CLOISON ÉTANCHE		CRIQUÉ	20050818003	PNR
3112	7230	ROULEMENT COMPRESS	31037081	ENDOMMAGÉ	20050707007	QUE
BEECH						
A100	0000	CLOISON/LISSE		USÉE FROT./CRIQUÉE	2 RDS	ONT
A100	0000	TUBE DE TORSION	1156100151	SUPPORT CRIQUÉ	20050912001	ONT
A100	5315	RENFORT	5042002847	CRIQUÉ	20050829001	ONT
B100	0000	CADRE PORTE ARRIÈRE	50430043BG5	CRIQUÉ	20050921001	QUE
B100	2360	REVÊTEMENT	991300009	CORRODÉ	20050727007	PAC
B100	2730	TUBE TORS. COMM PROF.	115610010325	CRIQUÉ	20050824012	QUE
B100	3425	INDICATEUR	2591411444	BRÛLÉ	20050817004	PNR
B100	5751	REVÊTEMENT	991300009	CRIQUÉ/CORRODÉ	2 RDS	PAC
B200	0000	SOUPAPE PRESSION	C5038017027	USÉE	20050912006	PNR
B300	3400	PRÉSENTATION EN VOL	6226197001	EHSI HORS D'USAGE	20050720001	QUE
B300	3610	VENTILATEUR AVANT	1013841761	RÉVISÉ	20050815001	ATL
C90A	0000	BOULON	AN3H32A	BRISÉ	20050915004	ONT
D18S	3246	TRAVERSE FLOTT AVANT	55S013	DESSERRÉE	20050712006	ONT
N35	5510	NERVURE	3565000525	CORRODÉE	2 RDS	ONT
V35B	2421	ALTERNATEUR	ALX9424	DÉFECTUEUX	20050822007	PNR
100	2497	CÂBLAGE		MAUVAISE MAINTEN.	20050823004	PAC
100	5248	CÔNE DE QUEUE		ACCUMULATION D'EAU	20050823006	PAC
1900C	0000	GOUV DE PROFONDEUR	101610000614	RIVETS SURCHAUFFÉS	20050922005	PAC
1900C	0000	RÉGULATEUR D'HÉLICE	8210212E	DÉFECTUEUX	20050926003	ONT
1900C	3246	ROULEMENT	1388920629	USÉ/ÉCAILLÉ	20050714004	ONT
1900C	5610	PARE-BRISE	1013840252	CRIQUÉ	20050718011	PAC
1900C	7500	TUBE	1149700401	DÉFECTUEUX	20050711002	ONT
1900D	2460	DIODES D'ALIMENTATION	1N1199A	COURT-CIRCUITÉES	20050711001	ATL
1900D	2731	SERVOMOTEUR	A1095243299	CISAILLÉ	20050803006	ATL
1900D	2750	CÂBLE ENTRAÎN. VOLETS	1013800006	CISAILLÉ	20050824010	ONT
1900D	3233	COMMUT. VÉRIN TRAIN AVANT	11238002219	DÉFECTUEUX	20050715003	PAC
1900D	3297	COMMUT. VERR. TRAIN AV. RENTRÉ		FIL BRISÉ	20050802002	PAC
1900D	5430	REVÊTEMENT ÉTANCHE	1294300653	CORROSION	20050823003	PAC
1900D	7120	ARMATURE DU MOTEUR		CRIQUES	20050802001	PAC
200	2160	DIODE	IN4005	BRÛLÉE	2 RDS	PAC
200	3240	COND. FREIN TRAPPE TRAIN		PINCÉES	20050712009	ONT
200	5610	PARE-BRISE GAUCHE	10138402521	DÉCOLLÉ	20050811003	ATL
BELLTEXTRON-CANADA						
206B	0000	FILTRE	500751	NON CONFORME	20050916003	QUE
206B	0000	RÉGULATEUR	25491701	TOMBANT	20050919003	PNR
206B	0000	BAGUE INT ROULEMENT	047641175001	BOSSELÉE	20050914003	PNR
206B	0000	SERVO-COMMANDE	41103750017	FUITE	20050919005	PNR
206B	0000	DOUILLE TOURILLON	C4264145	CRIQUÉE	20050912002	ONT
206B	5302	RACCORD	206031329103	CRIQUÉ	20050718009	ONT
206B	6210	PALE RTR PRINC (NEUVE)	206010200133	DÉFECTUEUSE	20050725002	PAC
206B	6220	CHAPE	206010101129	CRIQUÉE	20050713003	PNR
206B	7334	MANOCONTACTEUR	42D208	DÉFECTUEUX	20050906002	QUE
206L	5610	DISP. RETOCOUIS. FENÊTRE	206559258	DÉTACHÉ	20050817001	QUE
206L	6310	ROULEMENT	206040206001	CORRODÉ	20050901002	ONT
206L	6330	ROULEMENT LORD	206040532101	HORS SERVICE	20050718007	QUE
206L1	0000	CANNELURES DE POMPE		DENTS USÉES	20050920005	PNR
206L1	2822	CARTOUCHE DE POMPE	2C271	BRUYANTE	20050706009	PAC
206L1	5302	RACCORD	2060313293	CRIQUÉ	20050804004	PNR
206L1	6340	ARBRE COMM INTERNE	206076373001	CANNELURES USÉES	20050816007	PNR
206L1	7300	VÉRIN LINÉAIRE	206062721007	INTERMITTENT	20050822001	PAC
206L3	6410	PALE ROTOR DE QUEUE	206016201131	ENDOMMAGÉE	2 RDS	ONT
206L4	0000	FILTRES	500751	NON CONFORMES	20050916004	QUE
407	0000	FILTRE	500751	NON CONFORME	20050919002	QUE
407	0000	ROULEMENT		CISAILLÉ	20050913007	ATL
407	7260	CARTER BLOC-MOTEUR		PASSAGES MAL FORÉS	20050704002	QUE
412	0000	MOTEUR		VIBRATIONS	20050830004	QUE
412EP	0000	GARNITURE	MS28775212	DÉFECTUEUSE	20050927001	QUE
BELL TEXTRON-USA						
204B	6510	BARILLET	0301245	ÉTAT DE SERVICE	20050715002	ATL
205A1	7120	BÂTI MOTEUR	205060105001	CRIQUÉ	2 RDS	PNR
212	6210	PALE ROTOR PRINCIPAL	212015501115	REVÊTEMENT DÉCOLLÉ	20050706011	PAC
BELLANCA						
8GCBC	0000	CÂBLE DE COMMANDE	31072	ÉRAILLÉ	20050927002	ONT
8GCBC	2750	CÂBLE DE VOLET	19023	ÉRAILLÉ	4 RDS	ONT
8GCBC#	2720	CÂBLE GOUV DIRECTION	12364	ÉRAILLÉ	3 RDS	ONT
8GCBC#	3246	RESSORT À LAMES	315435	BRISÉ	20050819006	ONT
8GCBC#	5753	SUPP ARTICULATION VOLET	21583	CRIQUÉ	2 RDS	PNR
BOEING						
727223	3230	GOUPILLE		SORTIE DE L'ORIFICE	20050907001	ONT
727225	3233	EMBOUT	65264351	CRIQUÉ	20050713005	ONT
727247	2424	RÉGULATEUR C.A.	69187094	HORS SERVICE	20050819003	PNR
737201	3411	CIRCUIT ANÉMOMÉTRIQUE		FOD	20050810001	ATL
737275	2910	DÉPORTEUR	A65449617	RAPPORT À VENIR	20050712014	PNR
737275C	2913	COND. HYD/INVER. POUSS.	B432E0562C	DÉFECTUEUSE	20050706008	PNR
737522	2700	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	6548244090	FOD	20050923009	ATL
737522	2750	TUBE DE TORSION	694020512	USÉ	20050804009	ATL
737522	2920	MOD HYD. DE SECOURS	654468117	CRIQUÉ	20050921003	ATL
737522	5330	REVÊTEMENT FUSELAGE	737500	PERCÉ	20050818001	ATL
737522	5420	CAPOT MOT/INVER. POUSS.	315A1580507	ÉVENT CRIQUÉ	20050923008	ATL
737522	5420	PANNEAU	311A106595	TOMBÉ	20050922004	ATL
737529	2130	COMMANDE DE DÉBIT	VAL56697	GRIPPÉE	20050706001	ATL
7377CT	2330	ÉCRAN VIDÉO	UN50401100003	FUMÉE/ODEUR BRÛLÉ	6 RDS	PNR
757236	2431	BATTERIE PRINCIPALE		CHAUDE	20050721001	ONT
757258	2530	PAROI ARRIÈRE/FILS		FUMÉE/USÉS FROT.	20050727005	PAC
757258	5753	FERRURE FIX DE VOLET	144N25311	CORRODÉE	20050706010	ONT
75728A	5610	FENÊTRE	1417480150	CRIQUÉE	20050816001	ONT
767209	5230	VÉRIN VERROU/CROCHET	D20703	HORS D'USAGE	20050713004	QUE
767209	5620	CONN FENÊTRE		ODEUR DE BRÛLÉ	20050706004	QUE
767375	2897	FAISCEAU AILE GAUCHE		HORS D'USAGE	20050909003	QUE
BOMBARDIER						
BD1001A10	7300	UNITÉ COMM ÉLECTRON	21195761010	HORS D'USAGE	20050805001	QUE
BD1001A10	7931	FILTRE À HUILE	30387273	COMMUT. U/S	2 RDS	QUE
CL6002B19(RJ100)	0000	VÉRIN TRAIN/SÉLECTEUR		HORS D'USAGE	20050923001	QUE
CL6002B19(RJ100)	0000	MOTEUR		SURCHAUFFÉ	20050923002	QUE
CL6002B19(RJ100)	0000	GOUPILLE		ENLEVÉE	20050923003	QUE
CL6002B19(RJ100)	1000	CÂBLE	601R577921	FIL ENDOMMAGÉ	20050815003	NCR
CL6002B19(RJ100)	1410	BLOC GUIDE-CÂBLE	TA3050052403	USURE EXCESSIVE	20050817007	ATL
CL6002B19(RJ100)	1410	ÉVACU./ASPIR. BOÎTIER HYD.	601R7528651	USÉES FROTTEMENT	20050817008	ATL
CL6002B19(RJ100)	2420	CÂBLE/RÉSIST. GÉNÉR.	601R576401PE	BRÛLÉ	20050726006	QUE
CL6002B19(RJ100)	3246	BOULON DE LIAISON	MS2125005018	MANQUANT	20050713006	ATL
CL6002B19(RJ100)	5610	PARE-BRISE (PILOTE)	NP1393219	CRIQUÉ	20050909002	NCR
CL6002B19(RJ100)	5610	FENÊTRE LATÉRALE	NP1393226	CRIQUÉE	20050825004	NCR
CL6002B19(RJ100)	7110	CAPOT SUPÉRIEUR	22850142601	DÉTACHÉ	20050726007	QUE
CL6002B19(RJ100)	7261	JOINTS TORIQUES	4074T58PXX	APLATIS	20050704003	QUE
CL6002C10(RJ700)	2100	PANN PRESS CABINE	CGG67098001	FUMÉE	20050913001	NCR
CL6002C10(RJ700)	2913	COMM MOTEUR HYD.	661903	FUITE DE LIQ. HYD.	20050725017	QUE
CL6002C10(RJ700)	4920	APU		HORS D'USAGE	20050920001	QUE
CL6002C10(RJ700)	5610	FENÊTRE (COPILOTE)	NP1393226	CRIQUÉE	20050909001	NCR
CL6002C10(RJ700)	5610	PARE-BRISE	NP1393215	CRIQUÉ	20050913002	NCR

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	Cond. de pièce	N° RDS	Rég.
CANADAIR						
CL2156B11(CL215T)	5310	CLOISON	215310326	CRIQUE	20050720004	QUE
CL2156B11(CL415)	2700	VÉRIN COMPENSATION	215900014	HORS D'USAGE	20050705001	QUE
CL6002A12(601)	7311	ÉCHANGEUR CHALEUR CARB./HUILE		FUITE INTERNE	20050826001	ONT
CL6002B16(6013R)	0000	GRPE MOTOPROPULSEUR		DÉFAILLANCE IDG	20050920004	QUE
CL6002B16(604)	0000	RÉGULATEUR DOXYGÈNE	60144101	DÉFECTUEUX	20050920002	ONT
CL6002B16(604)	2710	MAILLON D'ADMISSION	601A913703	USÉ PAR FROT.	20050830003	ATL
CL6002B16(604)	2820	RACCORD WIGGINS	15J0408AE	DESSERRÉ	20050915005	PAC
CESSNA						
A185F	2820	COND INTERCON. CARB.	0500106354	CORRODÉ	20050815002	ONT
P206A	2312	RADIO	VHF251	HORS D'USAGE	20050907004	PNR
U206B	2701	ROULEMENT	B55U/S	HORS D'USAGE	20050712002	ONT
U206E	2434	ALTERNATEUR	DOFF10300J	DESSERRÉ	20050704004	PNR
U206G	3242	BOULON	NAS14740	BRISÉ	20050818004	PAC
150M	0000	CYLINDRE		NEUF	20050926002	ONT
152	2731	VÉRIN COMPENSATEUR	12600741	HORS D'USAGE	20050709001	ATL
172K	7120	TRAVERSE TUBULAIRE INF	05510171	CRIQUES	20050803008	ONT
172M	7602	CÂBLE DE RICHESSE	S17771	BRISÉ	20050711005	QUE
172N	2730	BOUL.ARRÊT GOUV PROF.	NAS428H316	BRISÉ	20050803001	ONT
208B	0000	CONNECTEUR	2601048200	FONDU	20050926005	PNR
208B	0000	PORTE CONT FRET AVANT	DO26012014	OUVERTE	20050830007	PNR
210R	8540	POMPE À VIDE	216CW	CISAILLÉE	20050906001	ONT
305A	7314	POMPE CARB. ENTR MOT		HORS D'USAGE	20050729003	PAC
401A	5320	LISSE EXT. PÉDALE PALONNIER		SUPPORT CRIQUÉ	20050722006	PNR
525	2710	CÂBLE DE L'AILERON	636000189	DÉFECTUEUX	20050711008	PNR
550	2510	BUTÉE DE SIÈGE	50110502	MANQUANTE	2 SDRs	ONT
560XL	1410	CONDUITES HYDR		USÉES PAR FROT.	20050824018	QUE
650	2780	DISPOSITIF RETENUE	99143446	MANQUANT	20050714001	QUE
650	4900	PALES VENTILATEUR		BRISÉES/MANQUANTES	20050706007	QUE
CONAIR						
FIRECAT	2697	DÉTECTEUR D'INCENDIE	WI702054	COURT-CIRC PARTIEL	20050817009	PAC
FIRECAT	3242	JOINT CIRCUIT FREINAGE	148144	ÉCLATÉ/FUITE	20050817010	PAC
TURBOFIRECAT	2721	BORNE	89HM108861	FRACTURÉE	20050722001	PAC
CONSOLIDATED						
PBY5A	7322	CARBURATEUR	3616991	CORRODÉ	20050701001	ONT
CONVAIR-CANADA						
340	2697	CIRCUIT D'INCENDIE	356080765	COURT-CIRCUITÉ	20050824020	PAC
340	5210	PORTE PASS/ÉQUIPAGE		MAL FIXÉE	20050822006	PAC
440	3234	SÉL TRAIN ATTERR.		DÉFECTUEUX	20050727004	QUE
440	5210	PORTE PASS/ÉQUIPAGE		VOYANT ALLUMÉ EN VOL	20050823007	QUE
DEHAVILLAND-CANADA						
DHC 2 MKI	2731	GUIGNOL	C2CF1049	CORRODÉ	20050712008	PAC
DHC 2 MKI	2820	COND. ASPIR. CARB		BRISÉE	20050712007	PAC
DHC 2 MKI	3246	RACCORD	585926R	CRIQUÉ	20050728006	ONT
DHC 2 MKI	3246	CÂBLE DE TRACTION	C2UF2291	BRISÉ	20050728005	PNR
DHC 2 MKI	7120	BOULON BÂTI MOTEUR	MB100888	CRIQUÉ	20050712010	PAC
DHC 2 MKI	7600	MANETTE DES GAZ		DÉFECTUEUSE	20050728009	ATL
DHC 2 MKI	8500	SEGMENT	C2EE247AND	CRIQUÉ	20050803003	PAC
DHC 3	5311	CLOISON ARRIÈRE	C3FS1241	CRIQUÉE	20050719004	PAC
DHC 3	8520	POUSSOIR		BRISÉ	20050803007	ONT
DHC 6 100	2822	POMPE GAVAGE CARB	1D217	DÉFECTUEUSE	20050708004	PAC
DHC 6 100	6120	MICROCOMMUTATEUR	KX511	DÉFECTUEUX	20050728008	PAC
DHC 6 100	7120	BOÎTIER	73507217	DÉFECTUEUX	20050912004	PAC
DHC 6 200	3246	RIVET	MS470DD87	DÉFECTUEUX	20050711007	PAC
DHC 6 300	0000	LONGERON	C6WM1712	CRIQUÉ	20050928002	QUE
DHC 6 300	2435	ANNEAU DE FRICTION	02560013	USÉ, ENDOMMAGÉ	20050728003	ONT
DHC 6 300	3461	EHSI	160E046X	NEUF	20050923007	PNR
DHC 6 300	7500	COND D'AIR PRÉLÈVEMENT	C6VE10081	FUITES	20050801001	PAC
DHC 6 300	7600	VIS D'ARRÊT		BRISÉE	20050728001	ONT
DHC 7 150	0000	CHEMIN ROULEMENT	L814710	CRIQUÉ	20050928003	ONT
DHC 8 100	2700	VÉR.COMM.DÉPORTEURS	A44700009	CRIQUÉ	20050825003	NCR
DHC 8 100	3010	VANNE D'ISOLEMENT	FSCM79318	FUITE	20050815004	ONT
DHC 8 102	2910	CONDUITE	DSC252C6020	FUITE	20050712003	ATL
DHC 8 102	2913	POMPE HYDRAULIQUE	570347	ENTRAÎNEMENT CISAILLÉ	20050915003	ATL
DHC 8 102	3050	RADIOALTIMÈTRE		SÉPARÉ	20050823002	ATL
DHC 8 102	3246	MOITIÉ ROUE EXTÉRIEURE	3006191	CRIQUE	20050912003	ATL
DHC 8 102	3460	CDU DU FMS		DÉFECTUEUX	20050817005	ATL
DHC 8 102	5101	CADRE	85310926101	CRIQUÉ	20050901001	PNR
DHC 8 102	7920	FILTRE À HUILE HP	BA310907401	MODIFIÉ	20050704001	ATL
DHC 8 200	2900	RACCORD UNION	AN81510D	CRIQUÉ	20050920003	NCR
DHC 8 202	5610	FIXATIONS	8SC0043011	CORROSION	20050707008	QUE
DHC 8 300	2910	CLAPET ANTIRETOUR	DSC1896	FRACTURÉ	20050819001	NCR
DHC 8 300	2910	CONDUITE HYDRAULIQUE		BRISÉE	20050718001	NCR
DHC 8 300	3210	MÉCANISME SÉQ TRAPPE	54C546349	DOMMAGE	20050803002	NCR
DHC 8 300	3241	VAN.CONTR.ANTIDÉRAPAGE		BRISÉE	20050728002	NCR
DHC 8 300	3320	CIRCUIT IMPRIMÉ		BRÛLÉ	20050718004	NCR
DHC 8 301	0000	ARBRE	87620130101	BRISÉ	20050929001	ATL
DHC 8 301	5711	COLL. BOULON BLOCAGE	BACC30BK5	DÉFECTUEUX	20050708003	ATL
DHC 8 311	2700	TUBE		PIQÛRE	20050803005	ATL
DHC 8 311	6113	CASSEROLE D'HÉLICE		CHOC OISEAU	20050712001	ATL
DHC 8 400	2910	FLEXIBLE		FUITE	20050715001	NCR
DHC 8 400	3231	VAN. SEQ. TRAPPE TR PRINC.		DÉFECTUEUSE	20050722008	ONT
DHC 8 402	7740	DISPOSITIF D'AFFICHAGE	C19190AB04	FUMÉE	20050926001	QUE
DORNIER						
328 100	0000	SYST. SYNCHRO. HÉLICES		COURT-CIRCUIT	20050901005	PAC
EMBRAER						
EMB 110 P1	5753	SUPPORT	1105031412	CRIQUÉ	20050823001	ONT
ERJ 170 100	0000	BR VERROU CONT/FICHE LATÉR.		BRISÉ	20050927004	QUE
EUROCOPTER DEUTSCHLAND						
BO105 SC DNBS4	7322	CONNECTEUR CÂBLE	TLF816	BRISÉ	20050831003	ONT
EUROCOPTER FRANCE						
EC155B	0000	TUBE	365A75814012	CRIQUÉ	20050913004	ONT
FAIRCHILD						
SA227AC	5280	TRAPPE GAU TRAIN AVANT	NEW	COINÇÉE	20050909005	ONT
SA227AC	7200	PRESS D'ALLUMAGE	31057463	FRACTURÉE	20050817003	ONT
SA227AC	7260	MOTEUR		HUILE CONTAMINÉE	20050822003	ONT
SA227CC	2910	CONDUITE HYD. RIGIDE	2780322044	CRIQUÉE	20050830006	ONT
SA227CC	2910	TUBE HYDRAULIQUE	2781032491	CRIQUÉ	20050909006	ONT
SA227CC	5210	PORTE DE CABINE		MAL FIXÉE	20050707006	ONT
GULFSTREAM-ISRAEL						
GULFSTREAM100	0000	BOUCHON RÉSERV HUILE	30607493	FUITE	20050929002	ONT
HARVARD						
2	5341	CORNIÈRES DE FIXATION		ÉTAT DE SERVICE	20050721002	ATL
4	5341	CORNIÈRES DE FIXATION		ÉTAT DE SERVICE	20050727003	PAC
HAWKER SIDDELEY-UK						
HS 748 2A	6123	SYST. MISE EN DRAPEAU HÉLICE		HORS D'USAGE	20050908005	PAC
HUGHES						
369D	0000	ROULE D'EMBOUT ROTULE	369X795111	HORS SERVICE	2 SDRs	PAC
369D	6210	PALE ROTOR PRINC	369D21100517	CRIQUÉE	20050831002	PAC
KAMAN						
K1200	6220	MOYEU ROTOR GAUCHE	K913001003	USÉ	20050707005	PAC
LAKE						
LA4200	3230	ORIFICE COND RETOUR/VÉR		BOUCHÉ	20050908002	ONT
LEARJET						
35	2120	PINCE	420C75275M	DESSERRÉE	20050809003	PAC
45	2216	VÉRIN	6627401000007	DÉFECTUEUX	20050816004	PNR
LOCKHEED						
188A	2750	RACCORD	7501113	BRISÉ	20050908003	PNR
MAULE						
M7235B	0000	CÂBLE RÉCHAUF. CARB	36320500	DÉTACHÉ	20050920006	PNR
M7235B	0000	SILENCIEUX GAUCHE	5258	PERCÉ PAR BRÛLURE	20050920007	PNR
MORAVAN						
Z242L	2750	CÂBLE CENTRAL VOLET	Z4243130000	ÉRAILLÉ	3 SDRs	ONT
PIAGGIO						
P180AVANTI	5697	RELAIS	K61	BRÛLÉ	20050829002	ONT
PILATUS-SW						
PC 1245	0000	VÉRIN	978731530	INOPÉRANT	20050922003	ONT
PC 1245	0000	DOUILLE	9411412107	USÉE	20050923005	PNR
PC 1245	0000	BOÎTIER D'ALLUMAGE	103815504	DÉFECTUEUX	20050922001	ONT
PC 1245	0000	DÉGIVR LÈVRE ENTRÉE AIR	5302412151	CRIQUÉ	20050922002	ONT
PC 1245	0000	BORNIER	S9714231705	FONDU	20050930001	QUE
PC 1245	0000	ENS. NAV/COMM VHF	069010320101	ODEUR DE FUMÉE	20050919004	ONT
PC 1245	7260	JOINT ÉTANCHE À L'HUILE	3022376	FUITE	20050719002	PNR
PIPER						
PA18	7800	DÉFLECTEUR		TORDU	20050805003	PAC
PA23 250	3230	BOULON	AN17727	BON	20050705002	PNR
PA31 325	0000	TUYAU SOUPLE	1776602	ROMPU	20050913006	PNR
PA31 325	5330	FUSELAGE PRINCIPAL		ANTENNE DÉTACHÉE	20050817006	PNR
PA31 350	0000	COMMUT.VERROU TR.SORTI	487862	COINCÉ	20050923006	PNR
PA31 350	2121	MOTEUR	475213	BRÛLÉ	20050718010	PNR
PA31 350	2800	ADAPTATEUR	557003	MANQUANT	20050811002	ATL
PA31 350	5220	SORTIE DE SECOURS	40979	DÉBRAYÉE	20050722011	PAC
PA31T	3230	FLEX HYD. ESCAMOTABLE	1776604	FUITE	20050808005	ONT
PA31T	3231	CHARN TRAPPE INT TR PRINC	101137002	BRISÉE	20050713001	ONT
PA31T	3232	CHARN COMM TRAPPE TR PR	WTC21141	CHARNIÈRE BRISÉE	20050713002	ONT
PA34 200T	0000	JOINT TORIQUE	484706	USURE EXCESSIVE	20050913008	PNR
PA44 180	2410	POULIE	757391	BRISÉE	20050719006	QUE
PA44 180	5280	TIGE TRAPPE TR PRIN	D37722002	ROUL. BOUT BRISÉ	20050830002	QUE

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
ROBINSON						
R44	0000	BOULON	A6502	CRIQUÉ	20050929003	PNR
R44	0000	RÉSERVOIR LIQ HYD.	D2111	FUITE	20050913009	PNR
R44	2410	ALTERN. VENT PILOTE	ALX8421LS	PALES DÉBOÎTÉES	20050823008	PAC
R44	2510	PATTE FIX. CEINT SÉC	C3485	BRISÉE	20050712015	PNR
R44 II	0000	ROULEMENT	1081806	ENDOMMAGÉ	20050916002	PNR
R44 II	0000	ELT	PS400010	HORS D'USAGE	20050919001	PNR
R44 II	0000	DÉMARREUR		HORS D'USAGE	20050923010	PNR
R44 II	0000	MAGNÉTO		DÉFECTUEUX	20050916001	PNR
SAAB						
340B	7260	BAGUE DE RETENUE	3032T58P01	ÉTAT DE SERVICE	20050808006	PNR
SIKORSKY						
S61N	0000	PALE ROTOR PRINCIPAL	E6117020221067	HORS SERVICE	20050930002	PAC
S76C	5310	MONTANT CENTRAL	7620202003126	CRIQUÉ	20050719007	PNR
SWEARINGEN						
SA 226 TC	3230	CÂBLE DÉGAG.URG.TRAV.	21032031	CISAILLÉ	20050804010	PAC
SA 226 TC	7210	SUPP.ENGREN.PLANETAIRE	8679225	CRIQUÉ	20050725003	PNR
SA 226 TC	7322	RÉG CARBURANT	89356117	FUITE	20050725007	PNR

moteurs

ALLISON						
AE-3007A1	7200	MOTEUR		ROULEMENT DÉFECT.	20050908004	QUE
250-C20	7240	COMBUSTION EXT	6870992	CRIQUÉE	20050810003	PAC
250-C20	7310	RÉGULATEUR CARB		HORS D'USAGE	20050826007	PNR
250-C20	7314	POMPE CARB. ENTR.MOT	6899253	REMPLACÉE	20050808002	PAC
250-C20	7323	RÉGUL. TURBINE PUISS		FUITE	20050826008	PNR
250-C20J	7920	BLOC-MOTEUR	6894171	DÉFECTUEUX	20050719001	PAC
250-C20R	7603	CÂBLE COMM POUSSÉE	C807382	BRISÉ	20050718012	QUE
250-C20R/2	7250	ROUE SECOND ÉTAGE	23073854	FRACTURÉE	20050818002	QUE
250-C28B	7810	CANAL D'ÉJECTION	6896024	CRIQUÉ	20050804001	ONT
250-C30P	7310	DÉFLECTEUR	5233592	CRIQUÉ	20050901003	ONT
501-D13D	7260	ROUL.ARB.SUPP.ACCESS	671657	DÉFECTUEUX	20050823005	QUE
AVCO-LYCOMING						
HIO-360-D1A	8530	CYLINDRE	LW19047	DÉFECTUEUX	20050825001	QUE
IO-360-C1C	8520	CARTER MOTEUR		CRIQUÉ	20050829004	PNR
IO-360-L2A	8011	COMM DENTÉE DÉMAR		CRIQUÉE	20050822002	ONT
IO-540-AE1A5	7713	SERVO-COMM CARB	25766303	HORS SERVICE	20050806001	PNR
IO-540-D4A5	8530	CYLINDRE No 4	CLASSCN13	USURE REVÊT.CHROME	20050920008	PNR
IO-540-E1A5	7414	MAGNÉTO	1016301010R	HORS D'USAGE	20050824019	ONT
IO-540-E1B5	8520	VILEBREQUIN	13E17679	CISAILLÉ	20050724001	ONT
LIO-360-C1E6	8520	ARBRE À CAMES	LW11538	USÉ	20050810004	PNR
LO-360-A1G6D	7421	BOUGIE D'ALLUMAGE	URHM38E	FENDUE/CRIQUÉE	20050711004	PAC
LTS-101-600A	7260	CAGE			20050718013	PNR
LTS-101-750B-1	7910	RÉS D'HUILE MOTEUR		VIDE	20050904001	PNR
O-235-L2C	7322	TUBE D'ÉVACUATION	229164	MANQUANT	20050906004	PNR
O-320-A2B	7414	CONDENSATEUR	1051676TCM	DÉFECTUEUX	20050831001	PAC
O-320-E2D	2421	ALT GÉNÉR. C.A.			20050711006	QUE
O-320-E2D	7322	CARBURATEUR	MA45PA	DÉFECTUEUX	20050803004	ONT
O-320-E2D	7920	RACCORD	HSG69675	CRIQUÉ	20050824013	QUE
O-320-E3D	7322	VENTURI	46F10	DÉFAUT MOULAGE	20050802003	ONT
O-360-A4K	7322	ENTRÉE D'AIR		USURE EXCESSIVE	20050914001	QUE
O-540-F1B5	7322	FILTRE À AIR	C328	ENDOMMAGÉ	20050912005	PNR
O-540-F1B5	7414	MAGNÉTO	106006163	HORS D'USAGE	20050725001	PNR
O-540-F1B5	8500	RÉGULATEUR		SURVITESSE	20050706003	QUE
TIO-540-J2BD	7920	MATÉRIAU FILTRE HUILE	CH481031	AFFAISSÉ	20050810005	PNR
T5313B	7230	PALE, PREMIER ÉTAGE	110036106	DÉFECTUEUSE	20050924001	PNR
T5317B	7200	RÉG SURVITESSE	116085023	DÉFECTUEUX	20050819013	PAC
CFM INTERNATIONAL						
CFM56-7B22	7230	SOUFFLANTE		VIBRATIONS	20050815005	PNR
CURTISS WRIGHT						
982C9HE2	7414	BRAS CONTACT RUPTURE		BRISÉ	20050708006	PAC
982C9HE2	7920	MOTEUR		MÉTAL DANS CRÉPINE	20050830001	PAC
982C9HE2	8530	CYLINDRE	893741	DESSERRÉ	20050909007	PAC
GARRETT						
TFE731-3R	7260	ARB ENGREN PLANÉT.	30730427	ROULEMENT BRISÉ	20050919006	QUE
TPE331-10N	7420	FAISCEAU DE CÂBLES		USÉ PAR FROT.	20050712011	ONT
TPE331-10UGR	7200	MOTEUR (TURBINE)		RAPPORT À VENIR	20050919008	PNR
TPE331-11U	7250	MOTEUR		FUITE D'HUILE	20050708002	ONT
TPE331-11U	7260	ROULEMENT	358272	DÉSINTÉGRÉ	20050722010	ONT
GENERAL ELECTRIC						
CFM56-5A	7200	MOTEUR No 2		DÉFECTUEUX	20050727001	QUE
CF6-80C2B6F	7250	BOÎTE ENGR. ADM./JOINT TÉFLON ARBRE		DÉFECTUEUX	20050706002	ONT

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
HONEYWELL						
TFE731-20BR-1B	7230	ARBRE ENGR. PLANÉT.	30601293	CISAILLÉ	20050718006	PAC
KLIMOV						
TB3-117BMA	7310	RÉGULATEUR CARB	HP3BMA	DÉFECTUEUX	20050815006	PAC
PRATT&WHITNEY-CANADA						
PT6A-114A	7200	MOTEUR		RAPPORT À VENIR	20050824007	QUE
PT6A-114A	7200	MOTEUR			20050831005	QUE
PT6A-114A	7200	AUBE DE TURBINE		FRACTURÉ	20050725011	QUE
PT6A-114A	7250	CARÉN. TURB. COMPRES.	E311074102	BAGUE RET.DÉFORM.	20050722009	PNR
PT6A-20	7200	COMPRESS/TURB PUISS		ENDOMMAGÉ	20050824008	QUE
PT6A-20	7250	COUVERCLE ROULEMENT	3020745	DÉPLACÉ/RACLÉ	20050714003	PAC
PT6A-27	7250	AUBE TURBINE PUISS		ENDOMMAGÉE	20050831007	QUE
PT6A-27	7920	CARTER D'ÉCHAPPEMENT		ENDOMMAGÉ	20050824017	QUE
PT6A-28	7240	GÉNÉRATEUR DE GAZ	CA3027408	CRIQUÉ	20050726004	ATL
PT6A-34	7230	COMPRESSEUR		ENDOMMAGÉ	20050728011	QUE
PT6A-34AG	7200	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20050725005	QUE
PT6A-34AG	7200	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20050725018	QUE
PT6A-41	7250	BAG.EXT. ROULE No 3	3032208	MARQUES BROUTAGE	2 RDS	PNR
PT6A-41	7260	PIGNON D'ENTRAÎNE	311663301	BRISÉ	20050816003	ATL
PT6A-41	7322	RÉG CARBURANT	324475518	DÉFAILLANCE	20050725004	ONT
PT6A-42	7312	ÉCHANG.THERM.HUILE-CARB.	10585J	DÉFECTUEUX	20050810002	PNR
PT6A-50	7210	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20050726002	ATL
PT6A-50	7260	JOINT LISSE		FUITE	20050725019	QUE
PT6A-65B	2435	GÉN DÉMARREUR		DÉFAIL.ROULEMENT	20050718002	ONT
PT6A-67AG	7200	MOTEUR		DÉFECTUEUX/FUMÉE	2 RDS	QUE
PT6A-67B	7931	SECT MOTRICE MOTEUR		GRIPPÉE	20050824016	QUE
PT6A-67D	7250	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20050725010	QUE
PT6A-67D	7261	ROULEMENT	3032208	FRACTURÉ	20050705004	ONT
PT6A-67D	7532	MOTEUR		POMPAGE	20050725020	QUE
PT6A-68	7250	AUBES TURB PUISSANCE		FRACTURÉES	20050824014	QUE
PT6B-37A	0000	NÉANT /INCONNU		RAPPORT À VENIR	20050704006	ONT
PT6B-37A	7310	SYST.RÉG.CARB.MOTEUR		RACC DESSERRÉS	20050824006	QUE
PT6T-3	7200	MOTEUR		PERTE PUISSANCE	20050728010	QUE
PT6T-3	7310	RÉGUL. CARB. AUTO		DÉFECTUEUX	20050826009	PNR
PW123	7200	AUBES TURB PUISSANCE		ENDOMMAGÉES	20050824009	QUE
PW123	7260	ARBRE TRANSMISSION		ENDOMMAGÉ	20050704008	QUE
PW123AF	7200	MOTEUR		ARRÊT	20050824001	QUE
PW124B	7210	CARTER BOÎTE RÉDUCTION		CORROSION	20050725006	QUE
PW124B	7261	FILTRE D'HUILE MOTEUR		CONTAMINÉ	20050704007	QUE
PW125B	2435	JOINT TORIQUE D'ARBRE		ENDOMMAGÉ	20050824015	QUE
PW127	7197	MOTEUR		FRACTURES/FUITES	20050824003	QUE
PW127	7200	MOTEUR		ARRÊT	20050725008	QUE
PW127E	6123	DISP. MISE D'APPEAU AUTO.	30048000018	HORS SERVICE	20050725012	QUE
PW150A	7200	AIR PRÉLÈVEMENT RÉACT		ODEUR	20050831006	QUE
PW150A	7210	DÉTEC. PARTICULES BOÎTE RÉDUC.		COPEAUX DE MÉTAL	2 RDS	QUE
PW150A	7230	MONTANT CARTER COMPRES. MOT		CRIQUÉ	20050824004	QUE
PW150A	7230	COMPRES. B. P. ENTRÉE AIR MOTEUR		ENDOMMAGÉ	20050830005	QUE
PW206C	7210	DÉT DE PARTICULES		COPEAUX DE MÉTAL	20050725014	QUE
PW305A	7322	RÉGUL. CARB. HYDRO-MÉCAN		HORS D'USAGE	20050826005	QUE
PW530A	7320	ARBRE ENTR. POMPE CARB. RÉGUL. CARB.		FRACTURÉ	20050725015	QUE
PW530A	7322	RÉGUL. CARB. HYDRO-MÉCANIQUE		DÉFECTUEUX	20050831008	QUE
PW535A	7310	RAMPE ALIMENTATION CARB.		PERCÉE	20050725013	QUE
PW535A	7322	RÉGUL. CARB. HYDRO-MÉCANIQUE		DÉFECTUEUX	20050824005	QUE
PW545A	7200	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20050704009	QUE
PRATT&WHITNEY-USA						
JFTD12A-4A	7250	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20050711003	PAC
JFTD12A-4A	7920	CONDUIT D'HUILE	575776	CRIQUÉ	20050824011	PAC
JT8D-15	7920	CONDUIT PRESS D'HUILE	454422	ORIFICE USÉ FROT.	20050722007	PNR
JT8D-17	2610	BOUCLE D'INCENDIE	894120	FAIBLE RÉSISTANCE	20050718008	ONT
R-1340-AN-1	8530	CYLINDRE		SÉPARÉ	20050707004	ONT
R-1340-S1H1-G	8530	SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT		BRISÉE	20050712004	ONT
R-1340-S3H1	8530	CYLINDRE		CRIQUÉ	20050707003	ONT
R-1340-S3H1-G	8530	CYLINDRE	126743	BRISÉ	20050719005	QUE
R-2000-7M2	8530	CYLINDRE		CRIQUÉ	2 SDRs	PNR
R-985-AN-14B	8520	CARTER		CRIQUÉ	2 SDRs	PAC
R-985-AN-14B	8530	CYLINDRE	399353	SÉPARÉ	20050728004	PAC
R-985-AN-14B	8530	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20050916005	PAC
WASPCA3	7314	ARBRE		CISAILLÉ	20050712012	PNR
WASPCA3	7322	PIPE D'ÉCHAPPEMENT	850031	PERFORÉE	20050721003	QUE
WASPCA3	8500	FILTRE À HUILE MOTEUR		CONTAMINATION	20050712005	QUE
WASPCB3	8510	CARTER AVANT	519513	DÉTÉRIORÉ	20050718005	PAC
ROLLS ROYCE-GERMANY						
DART 534-2	7200	MOTEUR		DÉFECTUEUX	20050809002	ONT
TAY MK6 11-8	7250	BOULON	AS21910	DÉFECTUEUX	20050906003	QUE
ROLLSROYCE-UK						
RB 211-535E4-37	7160	CARÉNAGE ENTRÉE AIR MOT		CRIQUÉ	20050708001	PAC

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
RB 211-535E4-37	7200	SANGLE, ACCESSOIRE	AUL39151	CRIQUÉE	20050822004	ONT
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO-240-B	7310	INJECT. CARB. DÉFECTUEUX		MAL RÉGLÉ	20050915001	ATL
IO-360-C	8520	DEMI-CARTER	640433	CRIQUÉ	20050724002	ONT
IO-470-VO	1400	CARTER	641190	EXCÈS PRODUIT ÉTANCH.	20050804003	PAC
IO-520-F	8530	CYLINDRE	AEC65385	CRIQUÉ	20050923004	ONT
IO-520-J	7921	REFROIDISS D'HUILE	626189	CRIQUÉ	20050720002	ATL
IO-550-N	8530	COLLECT D'ÉCHAPPEMENT	15070001	SÉPARÉ	20050803009	ONT
O-200-A	7414	BOBINE 1	M3114C120783	ÉTINCELLE FAIBLE	20050826002	ONT
O-470-U	2434	ALTERNATEUR	DOFF10300BR	ENDOMMAGÉ ÉLECTR.	20050706006	PAC
TSIO-520-E	8530	CYLINDRE	AEC631397ST712B	CRIQUÉ	20050917001	QUE
TSIO-520-J	8520	BIELLE		BRISÉE	20050901004	PNR
TURBOMECA						
ARRIEL1B	7421	ALLUMEUR	9550175400	BRISÉ	3 SDRs	PNR
WSKPZLKALISZ						
ASZ-62IR-M18	7110	ANTIVIBRATEUR	MSZ698010	SÉPARÉ	20050913005	ONT

hélices

HAMILTON STANDARD						
14SF-19	6111	JOINT DE PALE	SFA13N1R0A+D	FUITE	20050712013	QUE
14SF-7	6111	PALE	SFA13M1R0A+D	CORRODÉE	20050822005	ONT
HARTZELL						
HC-B4MP-3A	6114	BOULON	B3339	DESSERRÉ	20050726005	ATL
HC-B4TN-3A	6120	ÉCROU	MS21042L4	DESSERRÉ	20050802004	ONT

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
—	ÉQUIPEMENT		—			
ACK TECHNOLOGY						
E01	2562	ELT		SENSIBLE	20050726003	PNR
KELLY AEROSPACE						
991059111RX	2434	ALTERNATEUR			8 RDSs	ONT
KINGRADIOC						
069102434	5101	NAV/COM		HUMIDITÉ/FUITE	20050722005	PNR
LUCAS						
23048	2435	BALAI	M230881320	NEUF	20050926004	PNR
TEXAS INSTRUMENTS						
7277220	0000	DISJONCTEUR				

équipement

LÉGENDE

JASC	Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants
N° RDS	N° de contrôle RDS de TC. - À mentionner lors de correspondance ou de requête.
Rég.	Région TC d où provient le RDS :

PAC = Pacifique
ONT = Ontario,
ATL = Atlantique,
VAR = Plus d une région
PNR = Prairies et Nord,
QUE = Québec,
NCR = Ottawa (AC),

Règlement de l'aviation canadien (RAC)
www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm
Consignes de navigabilité aérienne
www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn
Alertes de difficultés en service
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/alerte/menu.htm
Avis de difficultés en service
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/avis/menu.htm
Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)
www.tc.gc.ca/wsdrs/default.asp?Lang=
Avis de navigabilité
www.tc.gc.ca/AviationCivile/maintenance/aarpc/ans/menu.htm
Index numérique des documents de référence et des documents consultatifs
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/reference/menu.htm
Directives visant le Personnel de la Navigabilité Aérienne
www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/aarpc/msi/menu.htm
Lettre de politique de la Maintenance et de la construction des aéronefs (PML)
www.tc.gc.ca/aviationcivile/maintenance/aarpc/mpl/menu.htm

feedback

personnes-ressources

Administration *centrale*

Aviation Civile de Transports Canada, Maintien de la navigabilité (AARDC)
Place de Ville, Tour « C », 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Tél. : 613 952-4357 Téléc. : 613 996-9178

bureaux *régionaux*

Atlantique

Transports Canada
C.P. 42
95, rue Foundry , 6e étage
Moncton (N.-B.)
E1C 8K6
506 851-7114

Prairies et Nord

Transports Canada
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
204 983-3152
1 888 463-0521

Ontario

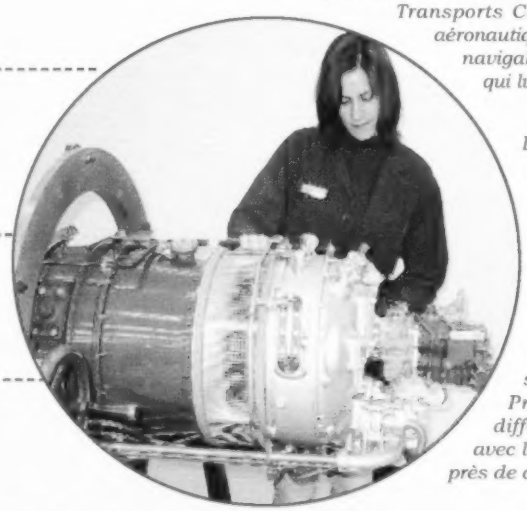
Transports Canada
4900, rue Yonge, bureau 300
Willowdale (Ontario)
M2N 6A5
416 952-0352

Québec

Transports Canada
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
514 633-3319

Pacifique

Transports Canada
800, rue Burrard, bureau 620
Vancouver (C.-B.)
V6Z 2J8
604 666-8777



feedback *(TP 6980F) est un bulletin trimestriel publié par la Division du maintien de la navigabilité de Transports Canada afin d'informer le milieu aéronautique des problèmes qui touchent la navigabilité des aéronefs au Canada et qui lui sont signalés quotidiennement.*

Les articles publiés dans **feedback** *sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources.*

Pour de plus amples renseignements sur **feedback** *ou sur le Programme de rapports de difficultés en service, communiquez avec le Centre de Transports Canada le près de chez vous.*

T.A. McNamara
Rédactrice
Programme d information
Tél. : 613 952-4360
Courriel : mcnamat@tc.gc.ca

Retrouvez-nous dans le cyberespace à :

https://www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/menu.htm

https://tc.gc.ca/cawis-swimn/

https://www.tc.gc.ca/wsdrs

B. Goyaniuk
Chef
Maintien de la navigabilité
Tél. : 613 952-4356
Courriel : goyanib@tc.gc.ca

Canada